✱ Année 1956. — N° 126 A. N. Le Numéro : 15 francs. Samedi 1er Décembre 1956 ✱

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES
QUESTIONS ÉCRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 800 fr. ; ÉTRANGER : 2.100 fr.
(Compte chèque postal: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations	DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7°	POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

3e LEGISLATURE

SESSION DE 1956-1957 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 51e SEANCE

1re Séance du Vendredi 30 Novembre 1956.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 5318).

2. — Excuse et congé (p. 5318).

3. — Demande d'interpellation (p. 5318).

4. — Désaccord sur l'urgence de la discussion d'une proposition de résolution (p. 5318).

5. — Réponses des ministres à des questions orales (p. 5318).

Report des questions de MM. Beauguitte, Bernard Lafay, de Lipkowski, Bouxom, Mlle Dienesch.

Question de M. Bonnefous, relative à la construction et l'équipement de locaux scolaires:

MM. Guille, secrétaire d'Etat à la présidence du conseil; Bonnefous.

Question de M. Rieu, relative à la participation du comte de Paris à des cérémonies officielles:

MM. Guille, secrétaire d'Etat à la présidence du conseil; Rieu.

Question de M. Bouyer, relative à l'évaluation des bénéfices des hôtels réputés maisons de rendez-vous:

MM. Lemaire, secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce; Davoust.

Question de M. Dronne, relative à la patente des marchands forains:

MM. Lemaire, secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce; Dronne.

Question de M. Cagne, relative à la résiliation du sursis de certains élèves ingénieurs des travaux publics de l'Etat:

M. Pinton, secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

6. — Propositions de la conférence des présidents (p. 5321).

MM. Bichet, Guille, secrétaire d'Etat à la présidence du conseil; Tourtaud.

Adoption, au scrutin.

7. — Loi de finances pour 1957. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5323).

Art. 14 (suite).

Affaires économiques et financières.

II. — *Aviation civile et commerciale*, titres III et IV (*suite*):

MM. Corniglion-Molinier, Paul Reynaud, président de la commission des finances; Noël, Llante, Gaumont, Pinton, secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme; Guy Petit, Filippi, secrétaire d'Etat au budget; Auban, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.

Adoption du titre III.

Adoption du titre IV.

I. — *Travaux publics, transports et tourisme*, titres III et IV:

MM. François-Benard (Hautes-Alpes), rapporteur spécial; Dumortier, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme; Tamarelle, Penoy, Barel, Fontanet, Pflimlin, Nisse, Noël, Marius Cartier.

Renvoi de la suite du débat.

8. — Ordre du jour (5342).

PRESIDENCE DE Mme MARIE-CLAUDE VAILLANT-COUTURIER, vice-présidente.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES - VERBAL

Mme la présidente. Le procès-verbal de la deuxième séance du 29 novembre a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EXCUSE ET CONGE

Mme la présidente. M. Jacquinot s'excuse de ne pouvoir assister à la séance de ce jour et demande un congé.

Le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

Conformément à l'article 42 du règlement, je soumets cet avis à l'Assemblée.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le congé est accordé.

— 3 —

DEMANDE D'INTERPELLATION

Mme la présidente. J'ai reçu de M. Vayron une demande d'interpellation sur les mesures que le Gouvernement compte prendre pour faire cesser l'inadmissible gestion de certaines communes suburbaines du département de la Seine par des maires qui mettent la totalité des ressources municipales à la disposition du parti communiste et de sa politique de démoralisation de l'armée et de la nation.

La date du débat sera fixée ultérieurement.

— 4 —

DESACCORD SUR L'URGENCE D'UNE DISCUSSION

Mme la présidente. J'informe l'Assemblée qu'il y a désaccord sur l'urgence de la discussion de la proposition de résolution de M. Triboulet et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à accorder les crédits nécessaires pour promouvoir la mise en œuvre d'une véritable éducation physique et sportive de la jeunesse française.

L'opposition à l'urgence sera notifiée à l'auteur de la demande d'urgence et insérée à la suite du compte rendu *in extenso* de la séance d'aujourd'hui.

— 5 —

REPONSES DES MINISTRES A DES QUESTIONS ORALES

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle les réponses des ministres à des questions orales.

REPORT DE QUESTIONS

Mme la présidente. L'ordre du jour appellerait la réponse de M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil chargé de l'information à la question de M. André Beauguitte.

Mais M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil chargé de l'information m'ayant fait connaître qu'il ne pouvait assister à la présente séance, cette question est reportée d'office, conformément au 4e alinéa de l'article 96 du règlement, à l'ordre du jour de la séance de vendredi prochain.

L'ordre du jour appellerait la réponse de M. le ministre des affaires étrangères à la question de M. Bernard Lafay.

Mais M. le ministre des affaires étrangères m'a fait connaître qu'en accord avec l'auteur de la question, il en demandait le report à la séance du vendredi 14 décembre 1956.

Il en est ainsi décidé.

L'ordre du jour appellerait les réponses de M. le ministre des affaires étrangères et de M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce aux questions de M. de Lipkowski et de M. Bouxom.

Mais les auteurs des questions m'ayant fait connaître qu'ils ne pouvaient assister à la présente séance et n'ayant pas désigné un de leurs collègues pour les suppléer, ces questions sont, conformément au troisième alinéa de l'article 96 du règlement, reportées d'office à la suite du rôle des questions orales.

L'ordre du jour appellerait la réponse de M. le ministre d'Etat chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports à la question de Mlle Dienesch.

Mais, en l'absence de son auteur, cette question est, conformément au troisième alinéa de l'article 96 du règlement, reportée d'office à la suite du rôle des questions orales.

CONSTRUCTION ET ÉQUIPEMENT DE LOCAUX SCOLAIRES

Mme la présidente. M. Edouard Bonnefous demande à M. le ministre d'Etat chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, dans le cadre de la politique poursuivie en matière de construction et d'équipement de locaux scolaires: 1° les mesures que le Gouvernement envisage de prendre pour assurer, dans des délais satisfaisants, l'exécution des plans de construction de locaux scolaires, notamment en recherchant une simplification effective de procédures lentes et complexes, génératrices de retards importants; 2° par quels moyens il se propose d'autre part, et compte tenu de l'existence de directions pédagogiques specialisées, d'assurer en ce domaine une unité de doctrine dont la nécessité n'est pas discutable, de parvenir à une normalisation des locaux et des équipements et d'obtenir le regroupement d'établissements ou d'internats relevant de directions différentes, lorsque les circonstances particulières montrent qu'un tel regroupement serait avantageux pour les finances publiques.

La parole est à M. Guille, secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, suppléant de M. le ministre d'Etat chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports.

M. Georges Guille, *secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.* Le plan d'équipement scolaire établi par la commission Le Gorgeu pour la période 1952-1956 a recommandé une série de mesures destinées à simplifier les procédures et à renforcer le contrôle de l'exécution des constructions scolaires et universitaires.

Certaines de ces mesures ont été adoptées et sont entrées dans les faits. C'est ainsi que le décret du 24 décembre 1954 a déconcentré l'examen technique des projets inférieurs à 100 millions de francs, désormais confié aux comités départementaux des constructions scolaires.

D'autres mesures restent à prendre et, notamment, celles qui concernent l'expropriation d'urgence des terrains destinés aux constructions scolaires, la substitution des comités départementaux des constructions scolaires aux comités de contrôle des opérations immobilières, etc. Leur mise au point est activement poursuivie avec les administrations intéressées.

La commission Le Gorgeu, reconstituée, étudie actuellement le plan des constructions scolaires et universitaires à réaliser en 1957-1961, compte tenu de la réforme de l'enseignement. Ce plan sera, comme le précédent, assorti de mesures de simplification sur lesquelles la commission elle-même est chargée de faire des propositions.

D'autre part, la coordination souhaitée par l'honorable parlementaire a été réalisée par le décret n° 56-899 du 6 septembre 1956 qui crée une direction de l'équipement scolaire, universitaire et sportif réunissant « tous les services administratifs, financiers et techniques actuellement chargés de l'équipement scolaire, universitaire et sportif ».

Les attributions de cette nouvelle direction sont fixées par le décret n° 56-916 du 15 septembre 1956.

Aux termes de l'article 3 de ce décret, « la localisation des établissements d'enseignement autres que les écoles maternelles et élémentaires, les programmes de construction des mêmes établissements, leur ordre de priorité sont arrêtés sur proposition du directeur de l'équipement et après avis de la

réunion des directeurs intéressés ». Le directeur de l'équipement a reçu délégation d'arrêter lui-même les programmes.

Mme la présidente. La parole est à M. Bonnefous.

M. Edouard Bonnefous. Je remercie M. le secrétaire d'Etat des renseignements qu'il vient de nous donner, mais je voudrais fournir certaines précisions dont il n'a pas été fait état dans sa réponse.

Je lui rappelle qu'en l'état actuel de la réglementation l'approbation des dossiers exige des délais qui atteignent deux et parfois même trois ans, en raison de la multiplicité des démarches administratives à effectuer et du partage de compétence entre plusieurs directions du ministère de l'éducation nationale.

En conséquence, on constate une absence de coordination entre l'activité des diverses directions pédagogiques et des divergences entre les conceptions propres à chacune d'elles, un défaut de normalisation des locaux et des équipements, une dispersion des études, une impossibilité d'envisager des « séries », l'extrême difficulté d'envisager le regroupement d'établissements d'internats, lorsqu'ils relèvent de directions différentes, une absence de responsabilité précise dans l'exécution des plans et la poursuite des travaux, enfin des retards considérables dans les réalisations.

Au 31 décembre 1955, en effet, les classes effectivement construites depuis 1953, ou dont la réalisation était certaine pour la rentrée de 1956, étaient en nombre nettement inférieur aux besoins évalués par le plan Le Gorgeu: 17.384 contre 26.875. Encore le plan Le Gorgeu était-il lui-même modéré dans ses évaluations.

Je voudrais donc, monsieur le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, qu'on utilise les crédits actuellement disponibles avec le souci d'une rentabilité maximum et d'une rapidité d'exécution compatible avec des besoins toujours plus pressants.

A cet effet, il conviendrait d'opérer une réforme des méthodes actuellement suivies en ce domaine, en recherchant l'efficacité et la simplicité.

Je compte sur la direction des constructions scolaires habilitée à poursuivre l'exécution des plans de construction, pour qu'il soit enfin tenu compte des revendications déjà anciennes formulées de tous côtés.

Il convient de simplifier les procédures administratives, notamment par la réorganisation des comités départementaux des constructions scolaires, prévue à l'article 5 du décret du 24 décembre 1954 et non réalisée à ce jour, et de supprimer dès lors la nécessité d'obtenir l'approbation de la commission de contrôle des opérations immobilières où se retrouvent souvent les mêmes fonctionnaires.

Il conviendrait également d'étendre la compétence des préfets en matière d'agrément des projets de construction qui n'atteignent pas 50 millions.

Il faudrait enfin assouplir, pour les départements de la région parisienne, les règles prévues au décret du 9 août 1953, en matière de dérogation aux prix limites.

PARTICIPATION DU COMTE DE PARIS A DES CÉRÉMONIES OFFICIELLES

Mme la présidente. M. Rieu demande à M. le ministre de l'intérieur dans quelles conditions, et à quel titre, le mardi 8 mai, à Bordeaux, à l'occasion des cérémonies officielles célébrant la victoire de la République et des armées alliées sur l'hitlérisme, le comte de Paris a pu être placé à la tribune officielle entre le préfet de la Gironde, inspecteur général de l'administration en mission extraordinaire, et un ministre d'Etat du Gouvernement; a pu passer les troupes en revue, toujours au côté du représentant du Gouvernement, à une place traditionnellement réservée à la plus haute personnalité officielle présente aux cérémonies de ce genre; et quelles sont les dispositions qu'il compte prendre afin que des honneurs particuliers ne soient pas rendus par les représentants du Gouvernement de la République au comte de Paris qui se présente comme « prétendant au trône de France », donc comme un ennemi des institutions républicaines.

La parole est à M. Guille, secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, suppléant M. le ministre de l'intérieur.

M. Georges Guille, *secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.* M. le ministre de l'intérieur, empêché, me prie de répondre en son nom à M. Rieu que c'est de façon fortuite que M. le ministre d'Etat, député-maire de Bordeaux, a été conduit à inviter le comte de Paris, dont la présence à Bordeaux était d'ailleurs sans relation avec les cérémonies organisées dans cete ville pour célébrer la victoire, à assister aux manifestations dont il s'agit.

Ces cérémonies se sont déroulées sous la présidence du ministre d'Etat et, ni les autorités civiles, ni, bien entendu, le comte de Paris, n'ont passé les troupes en revue. Conformément aux usages, c'est le général commandant la région qui, seul, a procédé à la revue des troupes.

Plus d'une centaine de personnes, autorités et invités ont assisté au défilé militaire de la tribune officielle où M. le ministre d'Etat, député-maire avait, par courtoisie, donné une place à ses côtés à son invité.

Telles sont les précisions qui m'ont été fournies par M. le ministre d'Etat sur les faits auxquels se réfère l'auteur de la présente question.

Sur un plan général, des honneurs particuliers ne sauraient être rendus aux chefs des anciennes familles régnantes par les représentants du Gouvernement de la République.

Mme la présidente. La parole est à M. Rieu.

M. Jean Rieu. Monsieur le secrétaire d'Etat, je prends acte de la réponse que vous venez de me donner, six mois après le dépôt de ma question, notamment de la dernière partie, dans laquelle il est indiqué qu'aucun honneur particulier ne peut être rendu à un représentant d'une ancienne famille régnante.

Mais, en ce qui concerne les autres parties de votre réponse, je m'étonne qu'un ministre d'Etat ait pu inviter le prétendant au trône de France, le comte de Paris, à passer effectivement les troupes en revue à Bordeaux, à l'occasion des cérémonies officielles qui devaient célébrer la victoire de la République et des armées alliées sur l'hitlérisme.

Quoi qu'ait pu dire le ministre d'Etat, nul ne peut nier que le comte de Paris ait été présent à la tribune officielle, entre le préfet de la Gironde, inspecteur général de l'administration en mission extraordinaire et M. Chaban-Delmas, ministre d'Etat. Nul ne peut le nier, car la presse a publié les photos de ces personnes les unes à côté des autres.

M. Antoine Guitton. La République est en danger!

M. Jean Rieu. Nul ne peut nier que des parlementaires socialistes et d'autres républicains ont protesté contre un tel fait.

J'ajoute que dans la réponse qui m'est faite, M. le secrétaire d'Etat ne mentionne pas une réponse quelconque de M. le préfet de la Gironde. La seule réponse qui m'ait été donnée concerne ce qu'a pu dire M. le ministre d'Etat.

Si je me permets d'attirer, sur cette question, l'attention de l'Assemblée nationale, et au delà de l'Assemblée nationale, de tous les républicains, c'est qu'à l'époque où se passaient les faits nous assistions à une vaste campagne en faveur d'un régime dit « présidentiel ».

Le 2 mai, par exemple, ce prétendant monarchiste, le comte de Paris, qu'une loi dangereuse pour la démocratie a naguère rappelé d'exil, s'était permis d'inviter les Français à « refaire un Etat ». Et c'est quelques jours à peine après cette déclaration qu'un ministre d'Etat du gouvernement Guy Mollet invitait le comte de Paris à passer les troupes en revue à Bordeaux.

A la même époque, le général de Gaulle parlait lui aussi d'un régime présidentiel, naturellement à son profit.

Ce sont des idées semblables que le mouvement fasciste de Poujade et que le M. R. P. défendaient à cette époque dans le pays. (*Vives interruptions à l'extrême droite.*)

M. Jean Damasio. Parlez-nous des fascistes de Moscou, des assassins du peuple!

M. René Tamarelle. Poujade est issu du peuple, lui!

M. Jean Rieu. Et le président du conseil lui-même parlait alors de « renforcer la stabilité du pouvoir exécutif, et par là même, la stabilité de l'Etat. » Il parlait à l'époque « d'une urgence en ce sens » et indiquait qu'il ne permettrait pas « qu'une initiative vienne d'ailleurs ».

Or, il convient de rappeler une fois de plus que ce n'est pas l'excès de démocratie qui fait les malheurs de notre pays. L'autorité de la nation sur ses représentants et sur ses gouvernants a été plus faible jusqu'à présent que l'autorité des puissances d'argent, qui ont pu faire prévaloir leurs intérêts égoïstes sur l'intérêt national et qui se sont opposées à la détente internationale et à la coexistence pacifique. Ce sont

ces puissances d'argent et leurs représentants qui ont lancé notre pays dans la guerre au Viet-Nam, en Algérie, en Egypte.

L'intérêt de la France exige non pas qu'on étouffe la démocratie, mais qu'on la développe, qu'on la mette à l'abri des entreprises de ses ennemis.

Or, nous estimons qu'en rendant au comte de Paris, ou plutôt au prétendant au trône de France, des honneurs particuliers, on ne sert pas les intérêts de la démocratie; on sert, au contraire, les entreprises des ennemis de la démocratie.

Pour qu'il y ait une véritable stabilité gouvernementale, il faut pratiquer une politique conforme aux intérêts du peuple, il faut en finir avec les méthodes fascistes et les concessions aux méthodes fascistes.

C'est pour ces raisons que nous appelons les républicains à s'unir autour de la classe ouvrière, afin de mettre fin à de telles méthodes. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Jean Damasio. Et autour de Poujade !

ÉVALUATION DES BÉNÉFICES DES HOTELS RÉPUTÉS MAISONS DE RENDEZ-VOUS

Mme la présidente. M. Marcel Bouyer expose à M. le ministre des affaires économiques et financières que certains contrôleurs des contributions évaluent les bénéfices des hôtels réputés maisons de rendez-vous non en fonction des chambres existantes mais selon l'évaluation du nombre de couples reçus chaque jour. (*Mouvements divers et rires.*) Il lui demande si cette façon de procéder ne constitue pas une reconnaissance de pratiques condamnées par la loi n° 46-685 du 13 avril 1946.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce, suppléant M. le ministre des affaires économiques et financières.

M. Maurice Lemaire, *secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce.* Mes chers collègues, je ne sais si c'est en raison du rôle qui m'est dévolu dans le secteur de l'industrie et du commerce (*Rires*) que M. le ministre des affaires économiques et financières m'a demandé de bien vouloir répondre à la question que M. Bouyer a posée.

Voici le texte de la réponse de M. le ministre des affaires économiques et financières:

« En vertu des dispositions du code général des impôts, l'impôt sur le revenu des personnes physiques (*Rires*)...

M. Jean Llante. De telles questions sont indignes de cette Assemblée!

M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce. ... — taxe proportionnelle — et l'impôt sur les sociétés sont dus à raison des bénéfices ou revenus que le contribuable réalise ou dont il a la disposition.

« Il s'ensuit que pour l'application des impôts frappant notamment les bénéfices industriels et commerciaux, il convient de tenir compte uniquement de la situation de fait existant au cours de la période d'imposition, sans qu'il y ait lieu de rechercher si l'activité considérée peut ou non être légalement exercée.

« Le service départemental des contributions directes n'est pas compétent pour apprécier les conditions d'exercice de la profession. Il est, par contre, fondé à apprécier l'importance des bénéfices réalisés à l'aide de tous les éléments dont il dispose. (*Rires.*)

« Je tiens, à cet égard, à rassurer pleinement M. Bouyer.

« Mais l'imposition et les conditions d'évaluation desdits bénéfices n'ont évidemment qu'une portée fiscale et ils ne peuvent, en aucun cas, conférer à l'activité exercée un caractère de légalité. »

M. Auguste Tourtaud. C'est la première intervention des poujadistes sur le plan fiscal! (*Exclamations à l'extrême droite.*)

Mme la présidente La parole est à M. Davoust, suppléant M. Bouyer.

M. Albert Davoust. Monsieur le secrétaire d'Etat, au nom de M. Bouyer je vous remercie.

Je suis obligé de constater que l'administration use de formules tendant à faire croire indirectement que l'activité dont il s'agit est reconnue par elle.

En effet, l'administration n'a rien fait pour rechercher les causes de cette activité et la faire cesser.

PATENTE DES MARCHANDS FORAINS

Mme la présidente. M. Dronne expose à M. le secrétaire d'Etat au budget que, dans le département de la Sarthe, pour la première fois cette année a été appliquée aux marchands forains une patente locale en sus de leur patente principale pour chacun des marchés qu'ils fréquentent; compte tenu, notamment, de ce que cette imposition nouvelle n'a pas été votée par les assemblées locales, qu'elle n'est pas prévue dans leurs budgets et qu'elle a été appliquée en cours d'année; il lui demande s'il compte surseoir à l'application de ce nouvel impôt jusqu'à la mise en vigueur du nouveau système des patentes.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce, suppléant M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. André Lemaire, *secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce.* M. le secrétaire d'Etat au budget m'a demandé de l'excuser auprès de M. Dronne.

Les marchands forains disposant de places fixes sur les marchés sont, en vertu de dispositions anciennes régissant la patente, passibles du droit proportionnel, à raison de ces places fixes, conformément, du reste, à la jurisprudence du conseil d'Etat, confirmée notamment par un arrêt du 19 mars 1943, à l'occasion d'une instance engagée par le ministre des finances contre la société en nom collectif Wandewalle frères, de la région du Nord.

Dans une espèce récente — arrêt du 17 janvier 1955, relatif à l'affaire Violet, Maine-et-Loire — la haute assemblée s'est même montrée plus stricte puisqu'elle a jugé que l'emplacement occupé à titre habituel par un marchand forain sur un marché doit donner lieu à l'établissement d'un droit proportionnel de patente, bien que cet emplacement ne soit pas fixe, que son attribution n'ait qu'un caractère précaire et révocable et que la redevance versée par son occupant soit payée à la journée.

C'est en vertu de ces dispositions et de cette jurisprudence — et non pas, comme cherchent à l'accréditer les intéressés, en faisant, par avance, application du nouveau tarif et des nouvelles règles d'imposition à la patente dont l'entrée en vigueur est prévue pour 1957 — que certains marchands forains ont été soumis à la patente dans les rôles généraux de 1956; à raison des places habituelles dont ils disposaient sur les marchés, non seulement du département de la Sarthe, mais encore de l'ensemble du territoire.

Dans ces conditions, il n'est pas possible de surseoir au recouvrement d'impositions régulièrement établies en conformité des textes actuellement en vigueur et au produit desquelles les collectivités locales peuvent légitimement prétendre.

M. René Tamarelle. Et si elles n'en veulent pas ?

Mme la présidente. La parole est à M. Dronne.

M. Raymond Dronne. Je regrette que M. le secrétaire d'Etat au budget, suivant fidèlement l'interprétation donnée par son administration, ait cru devoir me répondre par une fin de non-recevoir. Il s'agit, en effet, d'une imposition dont la légalité est contestable et qui, fait plus grave encore, constitue une maladresse.

En l'occurrence, l'interprétation de ces textes très anciens relatifs à la patente a différé selon les départements. Récemments, le conseil d'Etat a rendu un arrêt concernant un marchand forain du département de Maine-et-Loire. Se fondant sur cet arrêt, renonçant à l'interprétation libérale qu'elle avait appliquée jusqu'à présent, l'administration des contributions directes a appliqué cette année, en cours d'exercice, une patente supplémentaire aux marchands forains pour chacun des marchés qu'ils fréquentent. Les intéressés ont donc dû payer des impôts qu'ils n'avaient pas prévus et les collectivités locales ont encaissé des recettes qu'elles, non plus, n'avaient pas envisagées.

Un nouveau régime de la patente doit entrer en vigueur en 1957. Il aurait été préférable, pour la dernière année, de persister dans les errements anciens, si errements il y avait.

Il est toujours possible de discuter sur le plan du droit et l'on pourrait, en la matière, continuer des controverses qui durent depuis plus d'une vingtaine d'années. Mais à côté du droit, il y a les incidences pratiques.

A quel résultat a abouti l'institution de cette patente locale ? Un certain nombre de forains, devant l'accroissement de leurs charges, ont abandonné les marchés des petites villes. L'importance de ces marchés et l'activité commerciale de ces petites

villes vont encore s'amenuiser. Tout le monde y perd, les forains comme les collectivités locales.

C'est pourquoi je regrette que M. le secrétaire d'Etat au budget n'ait pas cru bon, cette année encore, de laisser en vigueur le régime appliqué les années précédentes et de surseoir au recouvrement de cette patente locale. Les finances publiques n'en auraient pas souffert et la tranquillité publique y aurait gagné, car, pour de maigres recettes au profit des collectivités locales, vous avez accru le mécontentement déjà justifié de contribuables qui s'estiment, souvent à juste raison, écrasés d'impôts. (*Applaudissements à l'extrême droite.*)

RÉSILIATION DU SURSIS DE CERTAINS ÉLÈVES INGÉNIEURS DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ETAT

Mme la présidente. M. Cagne demande à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme les raisons pour lesquelles les élèves ingénieurs des travaux publics de l'Etat, au service des ponts et chaussées, sont invités à résilier leur sursis d'incorporation avant le 15 mai, alors qu'ils ne devaient être incorporés qu'en octobre 1956.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. Auguste Pinton, *secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.* En vue de maintenir l'unité de la promotion d'élèves ingénieurs des travaux publics de l'Etat à la sortie de l'école, il est souhaitable que, dans toute la mesure possible, ceux des élèves qui n'ont pas accompli leur service militaire légal puissent être incorporés à la même date et, par suite, libérés en même temps. Une telle mesure permet leur affectation simultanée dans les services des ponts et chaussées et facilite l'emploi des effectifs, dont l'administration se trouve ainsi disposer en totalité simultanément.

Si les jeunes gens sursitaires n'étaient pas invités à résilier leur sursis d'incorporation, leur départ sous les drapeaux et leur retour interviendraient à des dates échelonnées, qui seraient fonction de leur âge, ce qui créerait d'appréciables complications.

Aussi bien est-il normal de mettre fin au sursis lorsque les études qui en étaient la raison d'être sont terminées.

La résiliation du sursis a été, en conséquence, prévue par mesure générale l'an passé pour les élèves de la première promotion de l'école — qui sont sortis en 1955 — et elle est également envisagée pour la troisième promotion. Pour la deuxième promotion, les élèves ont été simplement invités à résilier, observation faite qu'il n'a jamais été indiqué que ces jeunes gens ne devaient être incorporés qu'en octobre 1956.

Les circonstances paraissent rendre particulièrement opportune une résiliation immédiate.

— 6 —

PROPOSITIONS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

Mme la présidente. La conférence des présidents propose à l'Assemblée l'ordre du jour suivant pour les séances du 30 novembre au 14 décembre:

Cet après-midi et ce soir:

Suite de l'examen des dépenses ordinaires:

Aviation civile (*suite*);

Travaux publics;

Marine marchande;

Agriculture.

Samedi 1er décembre, matin et après-midi:

Services financiers;

Affaires économiques;

Plan,

l'examen des dépenses ordinaires devant être poursuivi jusqu'à son terme.

Lundi 3 décembre, après-midi et soir:

Articles 67 et 67 *bis* de la loi de finances;

Début de l'examen des dépenses en capital par ministère et des articles s'y rapportant:

Affaires étrangères;

Affaires marocaines et tunisiennes;

Etats associés;

Agriculture;

Education nationale.

Mardi 4 décembre, matin, après-midi et soir:

Education nationale (suite et fin);

Finances: charges communes, services financiers, affaires économiques;

Marine marchande;

France d'outre-mer;

Industrie et commerce;

Intérieur;

Justice;

Présidence du conseil.

Mercredi 5 décembre, après-midi et soir:

Santé publique;

Reconstruction;

Travail;

Travaux publics;

Aviation civile;

Eventuellement, budgets militaires, dépenses ordinaires et en capital.

Jeudi 6 décembre, après-midi et soir:

Budgets militaires, dépenses ordinaires et en capital, suite et fin.

Vendredi 7 décembre, après-midi et soir:

Budgets annexes;

Etats K et L;

Articles de loi non examinés et articles additionnels.

Samedi 8 décembre et, éventuellement, lundi 10 décembre:

Fin de la loi de finances et, s'il y a lieu, votes de confiance.

Mardi 11 décembre, matin et après-midi, et mercredi 12 décembre, après-midi:

Projet de ratification de l'accord sur la Sarre et la Moselle, ce débat étant organisé sur trois séances et mené jusqu'à son terme.

Jeudi 13 décembre, après-midi et soir, et vendredi 14 décembre, après-midi:

Projet sur le conseil d'administration de la R. A. T. P.;

Proposition de loi sur l'emploi des pesticides en agriculture;

Proposition de loi sur les sociétés françaises exploitant à l'étranger;

Projet sur l'organisation des régions sahariennes, ce débat étant organisé sur trois séances et poursuivi jusqu'à son terme;

Proposition de loi sur l'indemnité de chômage;

Proposition de loi sur la réduction des fermages.

La parole est à M. Bichet.

M. Robert Bichet. La situation internationale générale, spécialement la situation au Moyen-Orient, sont préoccupantes. Le groupe du mouvement républicain populaire aurait souhaité qu'immédiatement après le vote du budget, intervînt un débat de politique extérieure.

Mais la semaine du 8 au 15 décembre connaîtra une intense activité diplomatique. C'est ainsi que doivent se réunir, à Paris, les ministres des affaires étrangères de Grande-Bretagne, de France et des Etats-Unis, puis, quelques jours plus tard, doit se tenir la session du conseil des ministres de l'O. T. A. N. Je crois savoir que, vers la même date, doit également se réunir le comité des ministres du Conseil de l'Europe.

Ces conversations doivent avoir pour résultat, du moins nous l'espérons, de réaffirmer et de consolider la solidarité des nations européennes et atlantiques et aussi de définir une politique commune au Moyen-Orient. C'est pourquoi le groupe du mouvement républicain populaire a accepté, pour le débat de politique extérieure, la date du 18 décembre qu'a retenue ce matin la conférence des présidents.

Nous souhaiterions obtenir de la part du Gouvernement la confirmation de cette date pour ce débat nécessaire de politique internationale.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé des relations avec les Assemblées et de l'énergie atomique.

M. Georges Guille, *secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé des relations avec les Assemblées et de l'énergie atomique.* Je confirme bien volontiers, à la demande de M. Bichet, l'accord du Gouvernement pour l'ouverture, à la date du 18 décembre, d'un large débat de politique extérieure.

Si, du 11 au 14 décembre, ne devait pas avoir lieu, ainsi que notre collègue l'a souligné, la réunion de l'O. T. A. N., le Gouvernement aurait lui-même proposé une date plus proche.

Mme la présidente. La parole est à M. Tourtaud.

M. Auguste Tourtaud. L'ordre du jour qui nous est proposé, notamment à partir du 11 décembre, c'est-à-dire après la fin de la discussion budgétaire, nous paraît s'écarter entièrement des préoccupations du pays.

Chacun sait de quoi discute aujourd'hui l'ensemble de la population. Ce ne sont pas seulement les travailleurs des transports routiers, les automobilistes, les utilisateurs de motocyclettes, de vélomoteurs ou de mobylettes qui sont victimes de la pénurie du ravitaillement en carburant. Les malades dans les hôpitaux, les enfants dans les écoles, les locataires des H. L. M. ou autres immeubles collectifs, tous ceux qui étaient chauffés au mazout, parfois aussi ceux qui utilisent le charbon, vont subir cruellement le froid de cet hiver.

Pour l'ensemble de la population, des restrictions d'électricité, de gaz, de charbon, de transport, — restrictions qui se préparent ou existent dès maintenant — ramèneront leur cortège de gêne et d'épreuves.

La pénurie de carburant, de produits pétroliers, de charbon va porter un coup très dur à certaines industries, aussi bien aux raffineries qu'à l'industrie automobile et aux nombreuses industries annexes. Des régions telles que celles de Marseille et de la Seine-Maritime connaissent déjà, pour ces entreprises, une situation critique.

Quand on songe que le fuel représente environ le tiers de la production de l'énergie industrielle française et que les approvisionnements en ce produit ne sont pas, malgré l'optimisme gouvernemental, assurés, on se rend compte de l'importance des répercussions inévitables de la pénurie sur de nombreux secteurs dans l'industrie chimique, l'industrie des matières plastiques, l'industrie des détergents, l'industrie des matériaux de construction. Quant aux petites et aux moyennes entreprises qui, dans de nombreuses branches, utilisent le fuel, elles seront plus défavorisées encore que les grandes entreprises.

La pénurie de charbon viendra aggraver les difficultés d'ordre économique.

M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce précisait hier devant notre commission de la production industrielle que s'il est exact que le stock est supérieur de 1.500 tonnes à celui de 1955, nous ne pouvons pas en disposer librement à la suite de l'application de certaines mesures prises par la C. E. C. A.

Voilà des problèmes qui nous semblent relever de la compétence de notre Assemblée, d'autant plus que les difficultés économiques auront leurs répercussions sur les salaires des travailleurs d'abord, mais aussi sur les prix; l'acheminement des matières premières sera d'un coût plus élevé, et nous éprouverons des difficultés accrues à réaliser nos exportations. L'augmentation prévisible de 10 p. 100 à 15 p. 100 du prix de toute l'énergie industrielle aura sur les prix une incidence telle que l'inflation — nous le craignons pour l'ensemble des travailleurs — ne pourra être jugulée.

Bref, notre groupe propose à l'Assemblée de discuter de toutes les conséquences économiques des derniers événements et de l'intervention militaire en Egypte. On en discute bien dans le pays. Qui admettrait que les députés ne s'en préoccupent pas ?

Notre groupe, par l'interpellation de notre ami Waldeck Rochet, a posé ces problèmes. Notre parti ne s'est d'ailleurs pas contenté de les poser, il a proposé, dans une déclaration qu'il a rendue publique hier, les mesures immédiates qui, à notre avis, s'imposent, notamment pour que, en aucun cas, ce ne soit la classe ouvrière qui supporte les conséquences de la crise. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Nous proposons l'indemnisation complète, pour chaque salarié, des salaires perdus en raison de la situation actuelle et l'interdiction de tout licenciement; la réouverture immédiate des mines fermées en application du plan Schuman et l'embauche des mineurs nécessaires, l'attribution prioritaire des contingents de mazout aux hôpitaux, aux écoles, aux H. L. M. et aux habitations à usage collectif.

Nous estimons que doivent être assurées aux prix antérieurs les attributions des quantités nécessaires de charbon à usage domestique aux foyers des travailleurs. Nous demandons l'arrêt immédiat de l'augmentation des loyers et nous proposons, pour un redressement économique, les mesures qui s'imposent sur le plan de la politique générale du Gouvernement.

Nous proposons le retrait immédiat de toutes les forces militaires d'Egypte et de Chypre.

M. Raymond Dronne. Et de Budapest ?

M. Auguste Tourtaud. Nous réclamons la conclusion du cessez-le-feu en Algérie, l'ouverture de négociations et la mise en œuvre d'une politique de désarmement, la prise en considération de la proposition soviétique et la réunion d'une conférence à cinq telle que l'a proposée le Gouvernement de la Suisse.

M. Antoine Guitton. C'est à Khrouchtchev que vous vous adressez; ce n'est pas à nous. (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. Maurice Kriegel-Valrimont. Nous demandons que les propositions de l'Union soviétique soient discutées!

M. Auguste Tourtaud. L'Assemblée pourrait-elle justifier devant le pays son refus d'exercer son droit et d'accomplir son devoir de contrôle parlementaire sur la politique générale du Gouvernement ?

M. Antoine Guitton. C'est encore à la Russie que ces propos s'adressent. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. Auguste Tourtaud. Au moment où nous évoquons la situation économique très difficile de notre pays, la seule réponse qui vient de cette partie de l'Assemblée (*l'orateur désigne la droite*) est une attaque contre l'Union soviétique. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Maurice Kriegel-Valrimont. Ces messieurs substituent toujours l'injure à la politique!

M. Jean Llante. Cela montre leur mépris de la population laborieuse de notre pays.

M. Michel Raingeard. Les injures sont moins meurtrières que les tanks!

M. Auguste Tourtaud. Nous parlons de questions d'une extrême gravité.

M. Antoine Guitton. Précisément.

M. Auguste Tourtaud. Le Gouvernement, par son refus de discuter l'interpellation de notre ami Waldeck Rochet, manifeste en effet qu'il ne se sent pas en mesure de soutenir son injustifiable politique et de répondre de ses néfastes conséquences. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Si nous suivions le Gouvernement et la majorité qui le soutient, ce n'est pas avant le 20 ou le 25 décembre que ces problèmes seraient évoqués devant notre Assemblée.

Nous pensons, au contraire, qu'il est indispensable et convenable que l'Assemblée exprime, malgré la position gouvernementale, son souci des intérêts essentiels des travailleurs et de l'ensemble du pays et, pour cela, le seul moyen dont nous disposons, mesdames, messieurs, est de rejeter l'ordre du jour qui nous est proposé par la conférence des présidents et d'inscrire à l'ordre du jour, lors d'une nouvelle conférence qui pourrait se réunir dans quelques instants, l'interpellation de notre ami Waldeck Rochet sur les conséquences économiques désastreuses de l'agression armée contre l'Egypte et sur les mesures à prendre en vue de sauvegarder les intérêts des travailleurs employés dans les industries touchées par la crise pétrolière, de mettre en valeur nos ressources énergétiques nationales et d'obtenir le redressement de l'économie française, par la mise en œuvre d'une politique de paix, de progrès social et d'indépendance nationale.

C'est pour obtenir qu'un grand débat s'ouvre dès la fin de la discussion budgétaire, le 12 décembre, sur les questions extrêmement graves que je viens d'évoquer que notre groupe appelle l'Assemblée à rejeter les propositions de la conférence des présidents. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les propositions de la conférence des présidents.

M. Michel Raingeard. Scrutin!

M. Auguste Tourtaud. Vous êtes si peu nombreux de ce côté de l'Assemblée (*la droite*) que vous craignez que les propositions de la conférence des présidents soient rejetées à main levée.

Mme la présidente. Je suis saisie d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

Mme la présidente. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	580
Majorité absolue	291
Pour l'adoption	430
Contre	150

L'Assemblée nationale a adopté.

La conférence prévue par l'article 39 du règlement se réunira Jeudi 6 décembre, à onze heures trente, pour organiser les débats sur la Sarre et le Sahara.

— 7 —

LOI DE FINANCES POUR 1957

Suite de la discussion d'un projet de loi.

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi n° 2951 et de la lettre rectificative n° 3289 au projet de loi de finances pour 1957 (nos 3207, 3227, 3233 et annexe; 3261, 3262, 3270, 3290, 3313, 3318, 3319, 3343, 3347 et 3348).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat:

Commissions saisies pour avis:

Défense nationale, 1 heure 45 minutes;

Moyens de communication, 30 minutes;

Affaires étrangères, 5 minutes;

Reconstruction, 10 minutes;

Travail, 5 minutes.

Le Gouvernement, la commission des finances, les commissions des pensions, de l'éducation nationale, des territoires d'outre-mer, de la production industrielle, de l'intérieur, de la justice et de la famille ont épuisé leur temps de parole.

Autres commissions, chacune 15 minutes.

Groupe communiste, 6 heures 25 minutes;

Groupe socialiste, 6 heures 55 minutes;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 7 heures 40 minutes;

Groupe du mouvement républicain populaire, 2 heures 35 minutes;

Groupe républicain radical et radical-socialiste, 4 heures 25 minutes;

Groupe d'union et fraternité française, 3 heures 15 minutes;

Groupe des républicains sociaux, 25 minutes;

Groupe de l'union démocratique et socialiste de la résistance et du rassemblement démocratique africain, 2 heures;

Groupe paysan, 1 heure 5 minutes;

Groupe radical-socialiste, 1 heure 25 minutes;

Groupe du rassemblement des gauches républicaines et du centre républicain, 45 minutes;

Groupe des indépendants d'outre-mer, 45 minutes;

Groupe des républicains progressistes, 35 minutes;

Isolés, 1 heure 5 minutes.

[*Article* 14 (suite).]

ETAT C (*suite.*)

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

II. — Aviation civile et commerciale (*suite*).

Mme la présidente. Hier soir, l'Assemblée a commencé l'examen des crédits du ministère des affaires économiques et financières (II. — Aviation civile et commerciale), ainsi doté:

« Titre III, 15.544.194.000 francs;

« Titre IV, 5.335.956.000 francs. »

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Corniglion-Molinier, pour poursuivre son exposé.

M. Edward Corniglion-Molinier. Mes chers collègues, interrompu hier soir avant le premier coup de minuit par Mme la présidente, qui a agi en parfaite maîtresse de maison économe, sauvegardant ainsi les deniers de l'Etat et évitant le surmenage des honorables membres de l'Assemblée, ce dont je la félicite et la remercie, je vais reprendre mon exposé. (*Sourires.*)

Je m'excuse auprès de ceux de mes collègues qui n'étaient pas présents hier soir de ne pas répéter le début de mon intervention. J'ai donné quelques explications sur la coordination des transports aériens qui, n'ayant contenté personne sur le moment, a dû, par définition, être assez juste, comme aurait pu dire Talleyrand.

La preuve en est qu'aujourd'hui, après une période de rodage, les deux parties en présence en reconnaissent les bienfaits, à l'exception cependant de mon collègue et ami M. Achille Auban qui n'est toujours pas d'accord.

Après avoir rendu hommage à la commission Hutin, dont les travaux doivent aider à l'harmonisation des rapports entre le secrétariat général à l'aviation civile et son personnel, j'ai cru devoir, mes chers collègues, attirer votre attention sur la nécessité de donner à l'aviation des organisations nouvelles plus adaptées aux derniers perfectionnements techniques et je cite les résultats de la conférence de l'organisation internationale de l'aviation civile réunie à Strasbourg.

La commission s'est accordée sur ses méthodes de travail et a préparé un ensemble de recommandations visant à faciliter et à améliorer l'industrie des transports par air en Europe. D'abord, elle a décidé de se prolonger dans le temps et de se réunir une fois par an selon des modalités qui seront étudiées à Caracas en juin prochain. C'est là en effet que se tiendra la dixième assemblée de l'O. A. C. I.

Se gardant d'aborder de front le problème de la « banalisation » du matériel aérien commercial, c'est-à-dire la possibilité qu'auraient les entreprises d'utiliser un appareil appartenant à une autre compagnie associée, elle l'a renvoyé devant un groupe d'études composé de spécialistes.

De même, pour les vols commerciaux d'hélicoptères et les installations nécessaires correspondantes, c'est à la prochaine réunion Europe-Méditerrannée de l'O. A. C. I. que le problème sera vraiment discuté au fond, c'est-à-dire quant à la conclusion d'un accord multilatéral sur les conditions d'exécution des services intra-européens. Il a été reconnu qu'il était prématuré d'en discuter au fond.

Dans le journal *American Aviation* du 5 décembre 1955, le rédacteur en chef Wayne Parrish consacre une page à la question du transport aérien européen qui, à son avis, est « malade de son inefficacité ».

« Les compagnies européennes aériennes », écrit M. W. Parrish, « sont moins préparées aujourd'hui à développer leur marché qu'elles ne l'étaient voici cinq ans. Ces compagnies ont évolué dans un sens opposé à celui des entreprises américaines où les tarifs ont été abaissés et les fréquences accrues.

« En Europe, il faut en venir à des tarifs plus élevés parce que les prix d'exploitation augmentent. »

Et l'auteur de citer les chiffres et les comparaisons arrêtés par les représentants des compagnies européennes elles-mêmes. On sait en effet qu'à Bruxelles siège un organisme d'études, l'Air Research Bureau, fondé par la B. E. A., la K. L. M., la Sabena, Air France, le S. A. S. et la Swissair.

C'est le rapport établi par le bureau qui inspire les commentaires de Parrish par un tableau dont je vous épargnerai la lecture, mais qui est symptomatique. Si votre service de presse ne vous l'a pas donné, monsieur le secrétaire d'Etat, je le tiens à votre disposition.

Je vous donnerai quelques exemples cependant. Ils démontrent les conditions plus difficiles, et, par conséquent, plus onéreuses dans lesquelles les compagnies européennes sont contraintes de travailler.

La fréquence hebdomadaire moyenne n'est en Europe que de quatre environ, alors qu'aux Etats-Unis elle s'élève à trente. La rentrée moyenne par employé est seulement de 70.000 francs en Europe, elle atteint 164.000 francs aux Etats-Unis. C'est dire les facilités d'amortissement et de rééquipement en matériel moderne qu'ont les compagnies américaines.

Qu'en résulte-t-il ? Il en résulte que la tonne de marchandises coûte beaucoup plus cher à transporter en Europe — 34 cents — qu'aux Etats-Unis. 15 cents.

Le spécialiste d'outre-Atlantique estime, en outre, que ces différences considérables dans les conditions d'exploitation et dans les résultats obtenus ont diverses causes ainsi résumées pêle-mêle: crise de compétence, des transporteurs expérimentés ayant disparu; intervention des gouvernements et soutien plus ou moins malsain assuré aux compagnies par l'Etat; carence des services commerciaux et pauvreté des campagnes de vente; renaissance d'un nationalisme excessif manifesté, par exemple, par d'énormes dépenses en matière d'agences et d'installations commerciales urbaines — ici le spécialiste semble d'accord avec notre collègue M. Christian Bonnet — excès de personnel vivant sans souci du rendement commercial; médiocre organisation générale de l'exploitation avec utilisation insuffisante du matériel.

M. Wayne Parrish oublie, à mon avis, l'essentiel, c'est-à-dire le morcellement territorial, le revenu moyen du citoyen européen, le nombre d'entreprises s'attaquant à un marché de dimension encore réduite, par ailleurs satisfait par les transports de surface en raison des distances relativement faibles à parcourir.

Mais l'article est intéressant en ce qu'il renseigne sur les objections faites à l'étranger aux transports aériens intérieurs à l'Europe et qui s'appliquent d'ailleurs plus à d'autres compagnies qu'à Air France qui est bien dirigée.

Je termine en insistant sur les deux points que je vous ai cités.

D'abord le prix de l'entretien des nouveaux matériels exige, en Europe, un centre commun d'entretien technique et non pas un par nation. D'ailleurs, sans patriotisme exagéré, je dois dire que la France posera sa candidature avec une grande chance de succès, car les réalisations d'Air France dans cet ordre d'idées sont, je crois, ce qu'il y a de mieux en Europe.

Ensuite la vitesse des avions modernes rend périmées les dimensions de l'espace à la mesure de la mosaïque européenne. Un centre européen de contrôle du trafic s'impose.

Je vous demanderai d'autre part, monsieur le ministre, de pousser le plus possible les accords européens pour l'« Eurofimair ».

Ce n'est pas à vous que je dois dire le succès remporté par l' « Eurofima » du point de vue des chemins de fer. Il n'y a aucune raison pour que vous n'obteniez pas les mêmes résultats pour l'aviation. Je vous fais confiance ainsi qu'aux fonctionnaires éminents qui sont à vos côtés. (*Applaudissements*.)

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. Paul Reynaud, *président de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, pour respecter le programme qui a été adopté par l'Assemblée, nous devons voter cet après-midi les trois budgets des travaux publics.

Je me permets d'adresser un nouvel appel à la bonne volonté de l'Assemblée. Le Gouvernement a épuisé son temps de parole, de même les rapporteurs spéciaux, en raison de l'éloquence de leur prédécesseurs. Je m'adresse donc aux orateurs et leur demande d'avoir une éloquence percutante et concise.

Mme la présidente. La parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. Mes observations porteront particulièrement sur la situation des personnels de la navigation aérienne et de la compagnie nationale Air France, ainsi que sur les questions qui les intéressent.

Au paragraphe « Moyens des services », il est indiqué:

« L'accroissement constant du trafic aérien et la mise en service d'appareils turbo-réacteurs conduit à proposer certaines transformations d'emplois dans le personnel technique ainsi que l'ouverture de crédits supplémentaires. »

Ainsi, il est reconnu dans ce projet de budget que les conditions propres à assurer les progrès de l'aviation civile reposent, pour une bonne part, sur le règlement des problèmes de personnel.

Il n'est pas niable que les effets de l'accroissement du trafic aérien ont été largement supportés par le personnel de la navigation aérienne, dont les effectifs, à quelques unités près, sont restés les mêmes qu'en 1938.

Les matériels et les méthodes ont connu une évolution incessante qui ont conduit les personnels à acquérir une qualification supérieure.

Dans la grande majorité des cas, cet effort a été le fait du personnel lui-même, les stages de qualification ou de reconversion n'ayant jamais été réalisés à une échelle suffisante à l'école nationale de l'aviation civile.

A l'accroissement prévu du trafic aérien, à la mise en service du matériel nouveau doivent donc correspondre nécessairement un certain nombre de mesures en faveur du personnel, si l'on veut éviter une détérioration rapide de la sécurité aérienne, déjà menacée par les risques que font peser les cadences de travail actuelles sur la santé des agents.

Un certain nombre de revendications — et je voudrais en énumérer quelques-unes — sont déposées, notamment: la publication d'un tableau des fonctions qui doivent être assurées par les personnels; l'augmentation des effectifs dans les grands centres; des transformations d'emplois d'agent de la navigation aérienne en emplois de contrôleur; l'accès du personnel féminin aux grades supérieurs, le classement des personnels dans les services actifs — le secrétaire d'Etat à l'aviation civile avait, en 1953, approuvé cette mesure, mais aucune réalisation n'est intervenue — l'augmentation des crédits destinés au payement de l'indemnité spéciale dite « prime d'aérodrome ».

J'arrête là la liste des revendications essentielles. Mais, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande d'étudier sérieusement ces questions.

N'oublions pas qu'il s'agit là d'un personnel qualifié, assumant de sérieuses responsabilités.

Le refus de tenir les promesses qui lui avaient été faites, de discuter ses revendications l'ont contraint à déclencher une grève qui a duré près de deux mois. Et l'entrevue que nous avons eue — avec quelques collègues — avec votre prédécesseur et les représentants des finances nous avait fixés sur l'esprit de compréhension de la direction du budget. Ce refus a coûté cher au pays, financièrement et moralement.

Maintenant, je voudrais dire quelques mots de notre compagnie nationale.

En juin dernier, nous avions donné notre accord pour la constitution d'une commission chargée d'étudier ses conditions d'exploitation. Nous n'avons pas eu connaissance que cette commission ait été constituée. Nous le regrettons d'autant plus que le déficit persistera encore pour cette année 1956, en dépit d'une excellente saison et du refus d'accorder satisfaction au personnel.

En ce qui concerne ce déficit, notre opinion n'a pas changé. Ce sont les conditions d'exploitation imposées à Air France qui sont les raisons de son déséquilibre financier et, en particulier, les conditions dans lesquelles la compagnie nationale est mise en concurrence avec les sociétés privées.

Cette politique ne nous paraît ni saine ni normale et, ce qui nous inquiète, c'est de voir qu'on va appliquer les mêmes principes avec la création de la société *Air-Inter*, sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir.

Les recettes commerciales d'Air France, si nos renseignements sont exacts, sont en augmentation de 20 p. 100 par rapport à l'an dernier.

La direction de la compagnie s'est félicitée, à diverses reprises, d'avoir enregistré des coefficients de remplissage très élevés. La aussi ces résultats sont le fruit d'un travail intense du personnel, qui s'irrite justement de ne pas recevoir, en contrepartie, une rémunération correspondante.

Les premiers jours de ce mois, eut lieu une grève d'avertissement suivie par une très large majorité du personnel. Elle avait pour but de rappeler à la direction de la compagnie et à M. le ministre de tutelle qu'un personnel qui concourt aussi largement à la réussite de l'exploitation n'oublie pas pour autant ses revendications légitimes, dont l'essentielle a trait à l'augmentation des salaires.

M. Jean Damasio. Quand les poujadistes parlent de grève, on les met en prison!

M. Marcel Noël. Monsieur le ministre, nous vous serions reconnaissant de nous indiquer vos intentions sur les questions sociales que nous venons de soulever.

Croyez-nous, ne les négligez pas. Ecoutez les avertissements du personnel. Ne restez pas sourd ou indifférent; vous pourriez avoir une surprise brutale.

Ces personnels qualifiés, d'une haute valeur professionnelle, suivent nos débats. Ils mettent une certaine espérance en nos décisions. Il ne faut pas qu'ils soient déçus. Ne renouvelons pas l'erreur de l'année dernière.

Le personnel de la navigation aérienne n'a pas admis l'intransigeance dont on a fait preuve à son égard. Il n'a rien perdu, croyez-moi, de sa combativité.

Nous vous demandons, en leur nom et dans l'intérêt général, d'y réfléchir et de tout mettre en œuvre en vue d'une solution satisfaisante et humaine des problèmes qui les intéressent. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Llante.

M. Jean Llante. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais présenter quelques brèves observations sur le budget de l'aviation civile et, tout d'abord, vous poser deux questions.

La première concerne le personnel de la navigation aérienne. Selon les chiffres qui nous sont fournis, ce personnel comprenait 3.827 unités en 1954; il n'en compte plus que 3.566. D'où provient cette diminution ? Quelle est la catégorie de personnel qui est ainsi touchée ?

Ma deuxième question se rapporte à la fabrication de l'avion à réaction Caravelle.

Chacun de nous de plait à vanter les qualités de cet appareil de fabrication française. Il fait honneur aux hautes qualités professionnelles de tous les travailleurs de l'aviation.

Air France a pris commande ferme de douze exemplaires et une option sur douze autres. On parle aussi de la possibilité de vente de nombreux appareils à l'étranger. Ce seraient là des perspectives heureuses pour nos usines d'aviation et, en particulier, celle de Toulouse d'où est sorti le Caravelle.

Mais nous savons qu'il est envisagé, pour la construction en série, de faire appel à un concours extérieur. On envisage la fabrication d'appareils Caravelle sous licence aux Etats-Unis. Et est-il exact, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette fabrication serait opérée par l'importante société Republic Aviation Corporation ?

N'est-ce pas là, une nouvelle fois sacrifier la production française ? Fabriquer en série aux Etat-Unis, cela veut dire que nos usines françaises ne seront que des entreprises d'appoint, que des succursales de cette société capitaliste étrangère. Des usines françaises ont dû fermer leurs portes et voilà qu'on veut faire fabriquer des appareils à l'étranger ! Nous protestons contre ce sabotage de la fabrication française.

Au mois de juin, j'ai eu l'occasion de présenter des observations sur la fabrication du Caravelle. Vous m'avez alors indiqué, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette question ne relevait pas de la compétence de votre département ministériel et que vous soumettriez ces observations à votre collègue qualifié du Gouvernement.

Aujourd'hui, une question vous est posée par la commission des finances. Elle l'a été suffisamment à l'avance pour que vous y apportiez réponse. Nous pensons que vous devez y répondre, au nom du Gouvernement, même s'il déplait à M. Paul Reynaud que l'on accorde des réponses aux parlementaires qui ont posé des questions.

Je vous présenterai maintenant quelques observations sur Air France.

Nous avons entendu des collègues formuler de sévères critiques. A notre point de vue, ces critiques avaient pour objet, non pas d'améliorer la gestion d'Air France, mais surtout, de défendre les intérêts capitalistes de certaines sociétés privées.

Au cours de votre brève intervention, hier soir, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez formulé cinq observations. Je reprendrai brièvement trois d'entre elles.

Vous avez dit que certaines compagnies privées sont liées à d'autres compagnies qui sont subventionnées par l'Etat. Vous devriez préciser à l'Assemblée de quelles compagnies il s'agit et aussi lui faire connaître l'importance des subventions accordées par l'Etat à ces compagnies.

Vous avez dit également que les compagnies privées, sur les lignes d'Algérie, comptent sans doute, comme bénéfices, les 90 millions de francs versés par Air France au titre de la péréquation.

Je crois que cela aussi vaut quelques explications supplémentaires qui démontreraient comment l'Etat, en définitive, aide les compagnies privées, c'est-à-dire les capitalistes, à réaliser des bénéfices.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez parlé d'un gros client d'Air France. Il s'agit d'un client qui nous coûte cher, puisque c'est le département de la défense nationale. Mais ce client a déjà un très lourd budget particulier et, il y a là, pour lui, un moyen de camoufler certaines dépenses supplémentaires. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Nous voudrions également que vous nous donniez des explications à ce sujet car les budgets civils ne peuvent supporter les dépenses résultant de la politique de guerre du Gouvernement, en particulier celles qui sont la conséquence de la politique menée en Algérie.

Nous vous demandons en outre s'il est exact que vous envisagiez de supprimer certaines lignes aériennes par suite du manque de carburant. Vous apporteriez ainsi une nouvelle démonstration de la néfaste politique du Gouvernement dans tous les domaines.

Je voudrais présenter une dernière observation sur la flotte d'Air France.

D'après les chiffres qui nous ont été fournis, cette flotte est composée, pour 90 p. 100, par des appareils américains. C'est un non-sens et cela prouve combien il serait utile de pratiquer une politique de rénovation de l'aviation française. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gaumont.

M. Edouard Gaumont. Monsieur le secrétaire d'Etat, pour répondre aux objurgations de M. Paul Reynaud, je vais m'efforcer d'être concis.

Je présenterai quatre observations. Toutes les quatre se rapportent au personnel.

Les deux premières concernent plus particulièrement le personnel relevant du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale, les deux autres le personnel relevant des ponts et chaussées.

Ma première observation concerne le recrutement du personnel dépendant du S. G. A. C. C. dans les trois départements de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Guyane.

J'appelle votre attention sur ce problème car il y a peu de temps qu'il se trouve posé dans les termes que je vais vous indiquer et que vous connaissez probablement.

Jusqu'à présent, en effet, le personnel en question était recruté dans les mêmes conditions que dans la métropole, pour l'excellente raison qu'on exigeait de lui — et l'on continue d'exiger, d'ailleurs, avec raison — les mêmes capacités techniques que pour le recrutement du personnel correspondant de la métropole.

Or, voici que, depuis un an environ, on a inauguré un autre système comportant, uniquement à l'usage interne, pour les agents qui sont recrutés dans ces départements d'outre-mer et qui souvent, d'ailleurs, appartenaient auparavant au S. G. A. C. C., des contrats d'un type spécial et strictement local.

Lorsque ces contrats ont été présentés au personnel, je n'ai pas besoin de vous dire qu'ils ont suscité de vives protestations.

J'ai été moi-même saisi de cette affaire car je me trouvais alors en Guyane. J'ai immédiatement protesté auprès de votre prédécesseur aux travaux publics et, comme il m'avait été indiqué que les services de la fonction publique imposaient ce type de contrat, je les ai également alertés.

Quel ne fut pas mon étonnement d'apprendre, le plus officiellement du monde, du secrétaire d'Etat à la fonction publique de l'époque, que ses services ignoraient tout de la question et que jamais des instructions tendant à établir une telle discrimination n'avaient été données.

J'insiste donc auprès de vous, monsieur le secrétaire d'Etat, pour qu'on revienne à l'ancienne règle et qu'on ne fasse pas subir inutilement, et surtout injustement, à ce personnel, par ailleurs parfaitement qualifié, ce qui ne peut être considéré autrement que comme une brimade.

D'autre part, je vous rappelle que je vous ai saisi personnellement des licenciements touchant des agents dépendant, en Guyane, du S. G. A. C. C. Ces agents étaient en fonction depuis de nombreuses années; ils étaient soumis au régime contractuel et, sans aucune raison apparente, ils ont été licenciés. Vous n'avez toujours pas répondu à ma demande à leur sujet.

J'ai appris officieusement que ces licenciements auraient été effectués à tout hasard, de manière à ménager quelques places pour des agents nouvellement recrutés. Je voudrais être assuré, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette information est dénuée de tout fondement. Je ne doute pas que vous me donniez une certitude à ce sujet.

De toute manière, ne serait-il pas simplement humain de remettre au service du S. G. A. C. C. en Guyane ces agents qui n'ont pas démérité, dont l'un au moins est père de famille nombreuse et a donné, dans l'exercice de ses fonctions, toutes les satisfactions techniques nécessaires.

Autre point: en Guyane, certains agents travaillent dans des conditions extrêmement difficiles dans l'intérieur du pays. Ne serait-il pas opportun — je crois que la proposition en a déjà été faite au service compétent par les instances hiérarchiques de la Guyane — de servir à ces agents une prime comparable à celle qui existe déjà, je crois, dans les mêmes services pour le personnel qui sert dans des conditions similaires, dans le Sud saharien, je crois.

J'en viens maintenant à la situation du personnel des ponts et chaussées.

Il existe en Guyane un personnel des ponts et chaussées que l'on n'arrive pas à titulariser depuis des années. Là encore, j'ai entendu dire récemment qu'on envisageait de recruter du personnel qui serait envoyé là-bas et que la question se trouverait ainsi résolue, puisque le personnel auxiliaire à perpétuité serait ainsi enfin remplacé par un personnel titulaire.

J'espère que cette information est aussi fausse que celle que j'ai précédemment évoquée et que vous m'en donnerez l'assurance.

De toute manière, je me permets d'insister auprès de vous pour que, là aussi, un effort soit fait et que ce personnel, qui est par ailleurs très méritant et qui, je crois, n'a fait l'objet d'aucune remarque défavorable, à aucun point de vue, technique ou autre, bénéficie d'une situation régularisée.

Je terminerai par un point que j'ai évoqué dans cette enceinte il y a quelques jours seulement, à l'intention de votre collègue du secrétariat d'Etat aux anciens combattants.

Il s'agit d'anciens militaires titulaires d'emplois réservés. L'un d'eux au moins, employé aux ponts et chaussées en Guyane, vient d'être pourvu d'un poste au titre des emplois réservés, mais, en même temps, s'est entendu intimer l'ordre de rentrer dans la métropole pour y occuper un emploi similaire, dans la Seine ou quelque autre département métropolitain.

Vous considérerez avec moi, sans doute, qu'au moment où on s'efforce de réaliser des économies il y a là une occasion d'y parvenir. Il ne s'agit pas, certes, d'une économie bien considérable. Ne pourrait-on pas, cependant, laisser cet agent à la place qu'il occupe depuis des années au service des ponts et chaussées en Guyane, et nommer à sa place, dans la métropole, celui qui devrait venir de la métropole pour le remplacer ?

Telles sont, monsieur le ministre, les principales observations que j'avais à présenter au sujet de votre budget.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. Auguste Pinton, *secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.* Mesdames, messieurs, je voudrais déférer à la demande qui nous a été faite par M. le président de la commission des finances et, en même temps, ne pas me montrer incorrect, en omettant de répondre, à l'égard d'aucun des orateurs qui sont intervenus.

Je me propose de préciser par écrit ma position sur la plupart des questions qui ont été posées et qui, ayant un caractère particulier, ne souffriront pas d'être l'objet d'une réponse plus mûrie et plus précise.

Je me limiterai donc maintenant à développer un certain nombre de considérations centrées autour des exposés de MM. les rapporteurs, et je m'excuse à l'avance si je réponds en termes brefs.

La première question qui semble avoir intéressé l'ensemble de l'Assemblée a trait à la situation des personnels techniques et aux réformes de l'aviation civile.

Je crois que la réponse, en ce qui concerne la situation des personnels, a été faite par l'attribution, par le Gouvernement, de crédits importants et qui ont permis l'alignement des salaires des corps techniques de la météorologie et de la navigation aérienne sur les salaires des agents des ponts et chaussées, en même temps qu'un aménagement plus favorable des primes et indemnités.

En ce qui concerne les réformes de structure, auxquelles j'attache la plus grande importance, si j'ai, dans une certaine mesure, différé l'exécution d'un certain nombre de mes décisions, c'est que j'ai voulu laisser au fonctionnaire qui a assumé, depuis juillet, la responsabilité du secrétariat général le soin de juger par lui-même et de faire des propositions précises.

En substance, je puis dire que pour l'essentiel je me suis rallié aux conclusions de la commission Hutin, qui tendent à réaliser une meilleure coordination des services en améliorant les conditions d'emploi des différentes catégories de personnels.

Je suis convaincu que les mesures que nous allons prendre, et dont l'esprit est apparu déjà dans un certain nombre de décisions, apaiseront les craintes des personnels de la navigation aérienne au sujet, notamment, de la gestion des aérodromes, craintes qui ont été pour beaucoup dans les difficultés que nous avons connues il y a environ un an.

Par ailleurs, cette réorganisation est d'autant plus nécessaire que nous avons à faire face dès à présent aux problèmes que va poser l'utilisation des appareils à réaction.

Sur un autre point, qui est celui de la formation des personnels navigants, je n'ai strictement rien à reprendre au rapport de M. Morice. Ses préoccupations sont les miennes et j'approuve intégralement les termes qu'il a employés.

Restent deux questions, dont l'une a ému assez vivement l'Assemblée, celle des rapports entre la compagnie nationale Air France et les sociétés de transport aérien privées.

Ainsi que vous le savez, les accords du 5 octobre 1955 sont entrés en application le 1er janvier 1956. Un exercice plein ne s'est pas encore écoulé et vous reconnaîtrez qu'il est difficile de porter un jugement de valeur sur une expérience qui n'en est pas encore à son premier anniversaire.

Mais rien ne me permet de dire que les perspectives soient décourageantes. La concurrence a tendance à se normaliser et à se discipliner. Les ristournes sur les tarifs normaux ont disparu et si, en certains points d'Afrique en particulier, subsistent des frictions entre représentants locaux, il vaut mieux les considérer comme une manifestation d'une saine émulation que comme des séquelles de l'état d'anarchie qu'avait atteint la concurrence dans la période précédente.

On pourrait certes considérer comme regrettable que des accords signés pour cinq ans et devant donc expirer le 31 décembre 1960 soient remis en cause avant l'échéance même de la première année. Mais il est exact que deux éléments nouveaux sont de nature à légitimer les préoccupations des compagnies privées et, pour ma part, je ne me refuse pas à les examiner. Ce sont, en premier lieu, la nécessité pour les compagnies privées, en vue de soutenir la concurrence sur les secteurs internationaux qui leur ont été confiés, de commander de nouveaux appareils et, en second lieu, les transformations de structure qui se préparent dans l'Union française par suite de la promulgation de la loi-cadre.

Pour répondre à ces préoccupations deux mesures peuvent être envisagées, l'une consistant à proroger d'ores et déjà les autorisations d'exploiter au delà de 1960 et cela pour la durée d'amortissement des nouveaux appareils mis en commande; l'autre consistant à décider que, quelle que puisse être l'évolution politique des territoires actuellement desservis en concurrence par Air France et les compagnies privées, ces compagnies conserveront leurs droits de trafic quelles que soient les modalités pratiques des répartitions opérées.

Ces deux mesures peuvent être étudiées.

Il est, par contre, plus difficile de décider qu'une part constante du trafic global français sera réservée, quoi qu'il arrive, aux compagnies privées face à Air France ou, inversement, à Air France face aux compagnies privées.

D'ailleurs, même si cette décision était prise, la réalisation pratique en serait difficile et rien ne pourra être décidé sans études approfondies. J'ai eu l'honneur d'appliquer une politique que je n'ai pas définie et que le Parlement a approuvée. Je la poursuivrai jusqu'à ce qu'elle soit remise en cause par un vote du Parlement.

Quelques mots maintenant en ce qui concerne le Caravelle.

Je ne puis apporter beaucoup plus de précisions que celles qui ont été données par votre rapporteur.

Il est parfaitement exact que de nombreuses compagnies européennes se sont intéressées au prototype qui leur a été présenté au cours de vols de démonstration récents. Ces compagnies n'ont pas encore définitivement fixé leur position et les seules commandes fermes qui aient été passées jusqu'à présent sont celles de la Compagnie nationale.

Au cas où des commandes seraient obtenues dans un proche avenir, comme nous avons toutes raisons de l'espérer, la construction française, en faisant d'ailleurs appel à d'autres établissements que ceux de la société du Sud-Est, pourrait faire face à une production en série de quatre par mois.

Ce n'est qu'au cas où cette cadence serait dépassée qu'il sera envisagé de faire appel au concours d'autres industries et, il faut le dire, à celui de l'industrie américaine.

A cet effet, des accords ont été conclus avec la société Republic pour la commercialisation de l'appareil aux Etats-Unis et la construction, partielle ou totale, au cas où la cadence de quatre, comme je l'ai dit, devrait être dépassée pour faire face à d'importantes commandes.

Je tiens d'ailleurs à attirer l'attention de cette Assemblée sur certaines paroles imprudentes et de nature à être mal interprétées. S'il est vrai que, dans le passé, certains appareils de fabrication française, techniquement satisfaisants, n'ont pas pu être exploités dans de bonnes conditions commerciales, il convient de ne pas oublier que l'industrie nationale est repartie de zéro après les années d'occupation et qu'un tel handicap ne pouvait pas être surmonté en quelques années.

La mise au point du Caravelle est la preuve que, dans cette course difficile où nous sommes partis avec un si grand handicap, nous rattrapons notre retard et pouvons valablement soutenir la comparaison avec les services d'études et les techniques étrangères.

M. Edward Corniglion-Molinier. Très bien!

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je tiens d'ailleurs à déclarer que les essais qui ont été poursuivis au cours des derniers mois et qui ont amené le prototype n° 1 à plus de mille heures de vol ont été entièrement satisfaisants et menés à une cadence pratiquement inégalée.

Nous avons donc toutes raisons de penser que cet appareil sera une réussite à la fois technique et commerciale et que, grâce à lui, la construction française pourra reprendre sur le marché la place qu'elle a occupée dans le passé et qu'elle a déjà réussi à rétablir sur le plan militaire.

M. Jean Llante. Pour cela, faites construire le Caravelle en France.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Voilà les quelques observations que je voulais faire.

Il en reste une sur laquelle je me sens — je ne le cache pas — un peu gêné car je suis tenu d'exprimer l'opinion qui a prévalu au Gouvernement et non celle que j'ai vainement essayé de défendre. Il s'agit de la détaxation de l'essence pour les transports intérieurs, question qui se relie très étroitement à la constitution de la Société Air Inter. Les études préparatoires concernant cette dernière sont arrivées à leur terme. Tous les intéressés ont accepté les bases de constitution de la société que je leur ai fait proposer. Ils l'ont fait non sans difficulté mais, je pense, de bonne foi.

Il est évident qu'un texte de loi devra être déposé, discuté et voté car, dans la situation actuelle, il ne sert à rien de constituer une société de navigation intérieure française aussi longtemps que de saines conditions d'exploitation financière ne seront pas réunies.

Il est incontestable que le prix de l'essence, majoré des taxes intérieures, ne permettrait pas une exploitation équilibrée.

Au surplus, j'ai eu le très grand regret de décider il y a deux jours, sous forme, je l'espère, de suspension jusqu'au printemps, la suppression de deux lignes intérieures qui, par ailleurs, avaient donné toute satisfaction aux usagers, celle de Paris—Toulouse et celle de Paris—Lyon, par laquelle j'ai voulu commencer pour des raisons que vous comprendrez aisément.

M. Edward Corniglion-Molinier. C'est cornélien.

M. Jean Llante. Voilà le résultat de votre politique!

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Il est incontestable que le problème devra être examiné de nouveau et que nous devrons, dans un avenir prochain, en tout cas avant le printemps, reprendre ce débat pour déterminer si la France doit avoir à son service une aviation intérieure.

Mme la présidente. La parole est à M. Guy Petit.

M. Guy Petit. Monsieur le ministre, les paroles que vous venez de prononcer nous inquiètent beaucoup parce que la détaxation de l'essence pour les transports intérieurs était un fait acquis.

Nous avons cru comprendre qu'était intervenu ou qu'allait intervenir un décret suspendant cette détaxation.

Il est évident que si l'essence cesse d'être détaxée pour les transports intérieurs, il n'est plus question d'aviation intérieure française et que le réseau déjà si embryonnaire qu'on a eu tant de mal à mettre au point disparaîtra. A plus forte raison disparaîtront aussi les projets en préparation pour relier entre elles les diverses régions touristiques.

Ici, je m'adresse bien davantage à M. le secrétaire d'Etat au budget qu'à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme, et lui demande à quoi ont pensé ses services en imaginant de suspendre la détaxation de l'essence pour les transports intérieurs.

Le résultat fiscal de l'opération sera absolument nul, car l'augmentation des prix de transport obligera les compagnies à cesser toute activité, à moins que l'Etat ne leur accorde une subvention pour compenser leur déficit.

En matière d'aéronautique aussi bien qu'en tout autre domaine, les services de la rue de Rivoli doivent garder les pieds sur terre. (*Sourires.*)

M. le secrétaire d'Etat au budget. C'est, en l'occurrence, plus difficile.

M. Guy Petit. Nous avons lutté pendant des années pour obtenir cette détaxation et, profitant sournoisement de la situation créée par l'affaire de Suez, que nous espérons temporaire, on choisit, pour suspendre la détaxation de l'essence, le moment où cette politique commence à porter ses fruits et où M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics et aux transports organise les transports aériens intérieurs français en provoquant la création de la société Air inter.

C'est proprement insensé.

Nous sommes cependant très en retard par rapport aux autres pays européens, par rapport à l'Espagne et à l'Italie, par exemple. On peut aller très rapidement de Barcelonne à Madrid et de Madrid à Bilbao, mais en France nous n'avons à peu près rien d'équivalent.

Je veux mettre l'accent sur la pauvreté des lignes touristiques intérieures.

Les régions touristiques françaises qui, à grands frais, avec le concours des collectivités locales et de l'Etat, ont réussi à construire des aérodromes, sont dépourvues de véritables lignes aériennes. Air France a vocation pour transporter des touristes dans le monde entier, hors de France et à partir de France mais, par suite d'une situation un peu complexe sur laquelle je ne veux pas m'appesantir, elle ne semble pas avoir pour mission de porter les touristes, en France, d'une région touristique à une autre.

Ce problème apparaît mineur, négligeable et secondaire à certains services, mais j'ai le devoir d'attirer votre attention sur ce sujet.

A quoi aurait servi d'investir plusieurs milliards pour la construction d'aérodromes et de pistes qui ne desservent actuellement que les compagnies étrangères ?

Il y a des aérodromes de tourisme qui vivent — encore est-ce beaucoup dire — difficilement car, depuis plusieurs années, on ne peut pas faire paraître le statut de gestion de ces aérodromes, ce qui, encore, est inconcevable et prouve que l'administration fonctionne mal.

Il reste que, apparemment, pour le public, ces aérodromes continuent à vivre, mais c'est le fait des compagnies étrangères qui ont la gentillesse — sans doute parce qu'elles y trouvent leur compte — de transporter sur nos aérodromes des touristes venant de l'extérieur. Mais, malheureusement pour nous, lorsque les touristes viennent en France par la voie aérienne, tout est agencé pour qu'on les prenne sur les aérodromes parisiens ou niçois afin de les transporter loin de la France en d'autres pays où ils iront dépenser leurs devises.

Voilà les problèmes sur lesquels je me permets d'attirer l'attention du Gouvernement.

Je suis persuadé que le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme — car il est notre ministre du tourisme — est tout à fait d'accord avec moi. Il ne peut pas le dire...

M. le secrétaire d'Etat au budget. Mais si, hélas! il l'a dit. (*Sourires.*)

M. Guy Petit. Il ne peut pas dire quelles sont ses divergences de conception avec le ministre des finances.

Franchement, il s'agit là de dépenses rentables. Il s'agit de comprendre qu'en voulant trop gagner en taxant l'essence on perd beaucoup, que nous accumulons les retards et qu'il est

inconcevable de faire une politique qui nous place au dernier rang en Europe quant aux transports aéronautiques intérieurs.

Voilà où nous en sommes et le responsable, c'est le ministre des finances.

Je ne vous en fais pas le reproche, monsieur le secrétaire d'Etat au budget...

M. le secrétaire d'Etat au budget. Vous auriez tort.

Je prends toutes mes responsabilités et je vous répondrai.

M. Guy Petit. Cette affaire a commencé bien avant vous, monsieur le ministre. Mais nous sommes marris, vous connaissant, de voir que vous laissez l'administration persévérer dans ces errements.

Je vois que vous êtes impatient de me répondre. J'espère que c'est dans le sens de l'action et non pas dans le sens de la négation. (*Applaudissements à droite.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. le secrétaire d'Etat au budget. Je suis impatient de vous répondre bien que le Gouvernement ait épuisé son temps de parole. (*Sourires.*)

Je vous dirai à propos de cette économie ce que je pourrais vous dire à propos de n'importe quelle autre, à savoir que toutes les dépenses, en particulier celles que vous venez de soutenir, sont extrêmement séduisantes et peuvent être défendues avec des arguments parfaitement pertinents.

Malheureusement, autant je vous sens sensible à la situation de notre tourisme, autant vous devez me sentir inquiet de la situation des finances publiques.

Il n'a pas été possible de faire 300 milliards de francs d'économies sur ce budget sans supprimer des dépenses et il en est beaucoup que j'ai eu énormément de regret de supprimer.

Ce que je crains, c'est que les économies que nous avons faites ne soient pas encore suffisantes parce que, s'il a été difficile de ramener le déficit et l'impasse à leur niveau de l'année dernière, elles ne sont à ce niveau que sur le papier...

M. Guy Petit. C'est ce qui est grave.

M. le secrétaire d'Etat au budget. ...et elles ne sont à ce niveau que sur le papier parce que les hypothèses de recettes sur lesquelles nous nous sommes fondés et qui sont liées à la poursuite de l'expansion sont menacées par la crise de l'essence.

De la sorte, ce que je devrai rechercher, sinon dans les semaines, du moins dans les mois qui viennent, ce ne sont pas les crédits que je pourrai augmenter, mais ceux que je pourrai supprimer ou réduire.

M. Guy Petit. Ce n'est pas une réponse, monsieur le ministre.

M. Achille Auban, *rapporteur pour avis.* Je demande la parole.

Mme la présidente. La parole est à M. Auban.

M. Achille Auban, *rapporteur pour avis.* Madame la présidente, je m'excuse d'insister mais je vous ai demandé la parole à diverses reprises et vous m'avez fait comprendre que vous me l'accorderiez.

Hier soir, lorsque je suis intervenu à la tribune de l'Assemblée, je l'ai fait au nom de la commission des moyens de communication et du tourisme et en ma qualité de rapporteur. Dans la mesure où mon rapport a été adopté à la grande majorité sinon à l'unanimité de cette commission, j'ai exprimé des idées et posé des questions qui étaient celles de la commission.

Je ne suis donc pas intervenu à titre personnel, au nom d'un groupe ou de la société nationale. Je n'ai pas été, non plus, l'interprète des sociétés privées et je suppose que mes collègues, MM. Corniglion-Molinier et Christian Bonnet sont déjà rassurés sur ce dernier point. Or, au cours du débat, j'ai eu l'impression, à diverses reprises, d'être interpellé personnellement.

Je n'abuserai pas des instants de l'Assemblée, par déférence à l'égard du Parlement et du Gouvernement qui désirent terminer dans les délais impartis, la discussion budgétaire, par déférence aussi pour M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme auquel je n'ai pas à me substituer.

Mais en ma qualité de président de la sous-commission de l'aéronautique civile et de rapporteur de la commission des moyens de communication et du tourisme, je tiens à protester avec énergie contre le discrédit que l'on a laissé planer sur la production aéronautique française des Caravelle.

J'ai sous les yeux une note qui me fait connaître que le Brésil, deuxième nation du monde quant à la capacité de transport aéronautique, a été très intéressé par du matériel français. M. Fleius, ministre de l'air du Brésil, va passer une commande importante, mais il s'est étonné que cette aviation, dont il a pu admirer les qualités, ne soit pas appréciée davantage par la France.

Lorsque des acheteurs font ces observations et lorsqu'il s'agit d'exporter du matériel français, nous considérons que certaines remarques comme celles qui ont été présentées ici, hier soir, sont nuisibles aux intérêts de l'aéronautique française et de l'ensemble du pays. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre III concernant l'aviation civile et commerciale, au chiffre de 15.544.194.000 francs.

M. Jean Llante. Le groupe communiste vote contre.

(*Le titre III, mis au voix avec ce chiffre, est adopté.*)

Mme la présidente. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre IV concernant l'aviation civile et commerciale, au chiffre de 5.335.956.000 francs.

M. Jean Llante. Le groupe communiste vote contre.

(*Le titre IV, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES (*suite*)

I. — Travaux publics, transports et tourisme.

Mme la présidente. Nous abordons maintenant les crédits affectés aux travaux publics, transports et tourisme. J'en donne lecture.

« Titre III, 65.095.412.000 francs.

« Titre IV, 148.143.754.000 francs. »

La parole est à M. François-Benard, rapporteur spécial de la commission des finances pour le budget des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. François-Benard, *rapporteur spécial.* Mes chers collègues, afin de répondre à la cordiale invitation de M. le président de la commission des finances, je vous demanderai de vous reporter à mon rapport écrit et je me bornerai à poser quelques questions au Gouvernement.

Pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme, n'avez-vous pas pu obtenir de la Société nationale des chemins de fer français que les chiffres qui sont arrêtés dans le fascicule budgétaire le soient par son conseil d'administration ?

Cela a empêché la commission des finances de porter un jugement de valeur sur les chiffres que vous nous donniez mais nous a permis — je vous en félicite — de constater les efforts que vous avez pu accomplir dans les économies demandées à cette société nationale.

En effet, le projet de loi comporte un montant d'économies de 20 milliards de francs, et, avant-hier, la Société nationale des chemins de fer français, sur votre troisième demande, a réalisé un montant d'économies de 23 milliards de francs.

J'ajoute que vous avez pu obtenir aussi que, du premier chiffre de 20 milliards de francs, la société veuille bien retirer une somme de 4.400 millions de francs, correspondant à une majoration des tarifs de détail, augmentation demandée par la commission Toutée.

En effet, je ne sache pas que des majorations de tarifs puissent être considérées comme des économies.

M. Paul Reynaud, *président de la commission des finances.* Très bien !

M. François-Benard, *rapporteur spécial* Mais cela ne facilite pas notre travail alors que nous inaugurons une nouvelle méthode de discussion budgétaire, car je ne vois pas comment nous pourrions espérer tabler sur des chiffres précis, puisque ceux-ci sont, en ce qui concerne la Société nationale des chemins de fer français, d'ores et déjà modifiés.

Je vous demanderai ensuite pourquoi vous n'avez pas encore déposé le texte qui doit permettre à la Régie autonome des transports parisiens de retrouver son équilibre financier.

Tout le monde, ici, connaît les difficultés de cette régie et désire qu'il y soit mis un terme.

Pourquoi, d'autre part, dans les chapitres relatifs au personnel, n'avez-vous pu prévoir les mesures qui doivent permettre aux chefs de travaux d'entrer dans la catégorie active ? Et pourquoi, alors que depuis deux ans, les gouvernements successifs nous ont dit que des études étaient en cours, celles-ci n'ont-elles pas encore abouti à une solution satisfaisante ?

M. Jean Guitton. Cela devient irritant.

M. François-Benard, *rapporteur spécial.* Je vous demanderai ensuite pourquoi — nous en reparlerons au moment de l'examen de l'article 46 — alors qu'il est si difficile de maintenir dans les grands corps de l'Etat les techniciens de grande valeur qui s'y trouvent, vous avez cru devoir accepter un article 46 qui ne pourra que décourager ceux qui sont encore au service de l'Etat.

Je vous demanderai encore pourquoi le crédit affecté à l'entretien des routes se trouve amputé d'un milliard de francs et pourquoi les dégâts commis par le gel au cours de l'hiver dernier n'ont pu être réparés.

Il en est de la route comme d'une maison: lorsqu'on laisse se détériorer la toiture, ce sont ensuite les fondations qu'il faut refaire.

M. Robert Hiese. Très bien!

M. François-Benard, *rapporteur spécial.* Nous avons un capital routier à préserver. Malheureusement, chaque année, nous le laissons se dégrader. Ce sont ensuite des crédits fort importants, comme pour la construction, qu'il faudra trouver. Je crois qu'il est des économies auxquelles il vaudrait mieux renoncer.

Au cours des années précédentes, vous avez cru devoir déclarer qu'il était nécessaire d'aider la batellerie puisque l'on ne pouvait pas lui permettre de pratiquer les prix qui seraient rentables pour elle étant donné la coordination tarifaire entre les transports par eau et les transports par fer. Et, il y a quelques mois, lorsque nous avons été appelés à voter sur des questions de confiance répétées, lors de l'institution de la taxe, vous avez pris l'engagement que cette aide continuerait à être inscrite si une discrimination tarifaire continuait à être faite. Or, les crédits inscrits au présent budget ne permettent de venir en aide qu'à une seule catégorie de bateliers, les artisans, qui n'ont pu bénéficier de la suppression de la taxe sur les prestations de service, cette taxe ne les frappant pas. Les augmentations de tarifs promises lors de la discussion du budget n'ayant pu être appliquées, la discrimination subsiste, et la batellerie se trouve, en ce moment, dans la plus mauvaise des positions.

La commission désirerait avoir quelques explications sur ce point.

La réponse qu'apportera surtout M. le secrétaire d'Etat au budget devra être très précise et très claire car j'ai l'impression que de cette réponse dépend le vote qui nous sera demandé à la fin de la discussion de ce budget.

En ce qui concerne le tourisme, je me bornerai à poser deux questions.

Ne serait-il pas possible, entre cette discussion et la répartition des crédits par chapitre, de régler le problème de la représentation régionale du tourisme, ainsi que nous vous l'avons demandé il y a deux ans ?

Aucune des solutions que nous avions souhaitées n'ayant été apportée, les comités régionaux continuant à fonctionner avec aussi peu de moyens et dans les plus mauvaises conditions, les résultats espérés n'ayant pas été obtenus, vous risquez de perdre les quelques fonctionnaires valables que vous avez en ce moment en province.

C'est pourquoi j'insiste pour qu'une solution rapide soit trouvée.

Enfin, pourquoi la mise en place de la commission chargée de répartir les prêts destinés à l'hébergement complémentaire a-t-elle demandé tant de temps ?

Je vous rappelle que 51 p. 100 de nos compatriotes n'ont pas pu prendre de vacances cette année, bien que les congés payés aient été prolongés, parce qu'ils n'ont pu trouver une formule de vacances correspondant à leurs moyens pécuniaires.

Nous avons pu dégager un crédit de l'ordre de 250 millions afin de permettre d'accroître la capacité d'hébergement susceptible de satisfaire un certain nombre d'intéressés. Pourquoi n'avoir pas d'abord demandé au crédit hôtelier, qui est le gestionnaire de ces fonds, d'assurer le secrétariat de la commission d'attribution, comme il le fait pour les prêts destinés à l'hôtellerie ? La commission des prêts destinés à l'hôtellerie peut, en effet, se réunir chaque semaine, alors que la direction générale du tourisme n'a pu réunir la commission des prêts que deux fois depuis le début de cette année, et encore a-t-il fallu attendre jusqu'au mois de septembre 1956 pour que paraisse la note relative au financement et à la constitution des dossiers.

Pourquoi, dans le processus qui est à l'heure actuelle instauré, a-t-on créé une commission qui représenterait les administrations intéressées et les usagers ? Et pourquoi, pour la constitution des dossiers, doit-on de nouveau consulter, à l'échelon départemental, tous les services intéressés, ensuite renvoyer à Paris dans les administrations centrales tous ces dossiers qui sont à leur tour consultés ? Que de superpositions, que de lenteur et de découragement en perspective !

Les administrateurs locaux essaient, en ce moment, avec les collectivités locales, d'apporter une solution à ce problème de l'hébergement, mais il y a là de quoi les décourager à tout jamais de faire appel à ces fonds.

Enfin, je désire savoir quel est le montant des prêts qui ont été accordés et si vous avez l'intention de les reporter l'année prochaine pour le même objet. Je vous signale que l'année dernière, un crédit avait été prévu pour les prêts destinés aux collectivités locales. Comme ces prêts ne leur avaient pas été accordés en temps voulu en raison des lenteurs administratives, les fonds ont été ensuite affectés à un autre projet, ce qui a, une fois encore, découragé les collectivités locales.

Mme la présidente. La parole est à M. Dumortier, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* Monsieur le secrétaire d'Etat, je tiens d'abord à m'excuser si, dans le but de réaliser une vue d'ensemble, il m'arrive de parler d'articles dont la discussion sera postérieure à celle de l'article 14. Cela m'évitera de prendre à nouveau la parole.

Notre réseau routier a été gravement endommagé par le gel en ce début d'année. Souvent, la dislocation du sous-sol a été accentuée par les pluies abondantes qui ont suivi, et il est à craindre que de nouvelles gelées, frappant alors profondément une infrastructure déjà disloquée, ne provoquent une véritable catastrophe.

Or, et c'est le premier enseignement que mes collègues de la commission des travaux ont tiré des dégâts causés par ces douloureuses conditions climatériques, là où les routes avaient été normalement entretenues la remise en état a été beaucoup moins onéreuse que là où les routes avaient été mal entretenues.

Nous regrettons qu'aucun crédit spécial n'ait été prévu pour faire face aux conséquences du gel sur les routes et que les frais de réparation soient financés sur les crédits normaux d'entretien.

Nous ne pouvons, d'autre part, que constater l'insuffisance de ces crédits d'entretien de nos routes nationales. Alors que tous les ans le nombre des véhicules en circulation augmente d'environ 10 p. 100, cette année les prévisions de crédit sont en diminution de plus d'un milliard. Nous savons les difficultés rencontrées par le Gouvernement et la nécessité de limiter l'impasse budgétaire, mais nous savons aussi que la somme des recettes spéciales sur les carburants, les lubrifiants et les cartes grises et la participation des automobilistes à un certain nombre de taxes affectées représentent pour l'Etat, déduction faite de toutes les dépenses engagées pour l'entretien de notre réseau routier, une somme dont le chiffre de 100 milliards représente une « borne » — dans le sens mathématique du mot — inférieure certaine et que d'aucuns évaluent à près de 150 milliards.

Quand on pense, d'autre part, qu'un nombre important des accidents de la route sont dus à l'état de la route et que de nombreux milliards payés par les assurances aux accidentés pourraient être affectés à d'autres fins, on ne peut s'empêcher de craindre que ce malthusianisme ne tarisse en partie une source de recettes budgétaires. Consacrer un milliard à l'entretien de nos routes, c'est effectuer, en dehors même de l'investissement économique de l'outil de communication, un placement directement rentable pour l'Etat.

Je sais ce qu'il peut y avoir d'artificiel et d'illogique — c'est mon sentiment personnel — dans les recettes affectées. Je suis

en effet de ceux qui pensent que les recettes d'un Etat forment un tout et que l'ensemble des recettes doit couvrir l'ensemble des dépenses, mais — et je traduis là l'avis de notre commission unanime — puisque la loi a prévu, le 10 décembre 1951, la répartition des produits des surtaxes sur les carburants en créant le fonds national d'investissement routier, nous ne pouvons que déplorer le libellé actuel de l'article 6 qui limite aux sommes prévues par le Parlement en 1956 le montant des prélèvements opérés au profit du fonds d'investissement routier.

Nous savons, monsieur le secrétaire d'Etat au budget, la vanité de nos observations. Nous n'avons pas voulu lors de la discussion nous inscrire contre l'article. Nous serions heureux cependant si vous acceptiez, ce qui ne changerait rien aux chiffres budgétaires pour 1957, de remplacer le libellé par le texte suivant:

« Le prélèvement à effectuer au profit du fonds d'investissement routier sur le produit des droits intérieurs sur les carburants routiers est égal au montant calculé sur le dernier exercice entièrement connu. »

Il s'agirait, — je suis certain, monsieur le ministre, que vous m'avez parfaitement compris — d'un mode de calcul nouveau du « point routier » qui aurait d'avantage de ne pas toucher au principe de l'intégralité des ressources du fonds d'investissement routier.

Par ailleurs, notre commission se permet de vous rappeler combien, lors des transformations des routes nationales, il pourrait être parfois préférable, au lieu de faire passer une voie de sept à neuf mètres par exemple, de ménager à côté de celle-ci une piste cyclable, les automobilistes disposant alors de l'ensemble de la voie, et cela en particulier au voisinage des grandes agglomérations.

Nous nous permettons par ailleurs, monsieur le ministre, de vous rappeler la position de notre commission concernant l'application de l'ancien article 12 — devenu l'article 17 — aux industriels forains. Nous espérons que vous pourrez, à cet égard, nous donner quelques garanties concernant le personnel des ponts et chaussées.

Dans l'article 46, l'Etat effectue un prélèvement de 10 p. 100 au profit du budget général sur les versements faits par les collectivités et organismes visés par la loi du 29 septembre 1948.

M. le rapporteur de la commission des finances a souligné combien il est grave qu'une amputation d'une partie des indemnités des ingénieurs des ponts et chaussées se produise au moment où leur tâche s'accroît.

En chaque département, est versée, au compte 33-06 par les collectivités, et en particulier par les villes qui ne possèdent point de service voirie, une indemnité forfaitaire correspondant au travail permanent de conseil et de surveillance des travaux et des honoraires calculés comme le sont ceux des architectes et des ingénieurs-conseil au pourcentage, lors des adjudications. Il s'agit là d'une coutume plus que centenaire puisque c'est un premier texte de 1854 qui mettait les ingénieurs des ponts et chaussées à la disposition des collectivités locales. Un texte de 1908 fixait le montant de l'indemnité. C'est en 1941 que fut mis fin au système direct et que fut créé, pour la première fois, un fonds commun.

La loi du 29 septembre 1948 devait devenir la charte qui confirmait les ingénieurs T. P. E. dans leur mission. Il est certain que les sommes versées par les collectivités locales ne sont qu'une faible partie de la valeur de la prestation qui leur est fournie.

L'Etat vient en aide aux collectivités. Il s'agit, vis-à-vis de celles-ci d'une sorte de subvention, et nous considérons, quant à nous, que les sommes versées ne correspondent qu'à une partie du travail supplémentaire effectué par des agents qui ne connaissent pas d'heures d'ouverture ou de fermeture de leurs bureaux.

Il nous paraît que ce prélèvement serait, en réalité, opéré sur ce travail supplémentaire.

Vous devez, monsieur le ministre, être d'ailleurs particulièrement préoccupé par les difficultés de recrutement des ingénieurs T. P. E. Notre commission constate qu'il en manque plusieurs centaines. Le chiffre de 750 n'a t-il pas été avancé? Après leur sortie de l'école, un certain nombre d'entre eux, quand cinq ou six années leur ont permis de se créer des relations dans les divers corps de métiers, quittent le service de l'Etat pour s'embaucher dans de grosses entreprises, celles-ci payant sans sourciller le dédit pour s'attacher un personnel particulièrement actif. Il serait vraiment bien maladroit actuellement, pour une somme ridicule, de toucher aux indemnités légitimes de ce personnel.

D'ailleurs, il serait bon que les conducteurs de chantiers qui, eux aussi, apportent sans compter leur dévouement aux municipalités, soient admis au bénéfice d'indemnités dans une nouvelle ventilation de ce compte 33-06.

Loin de l'amputer, il faudrait élargir son assiette. Cela serait certainement préférable aux factures fictives de transport ou aux fournitures symboliques de cailloux que tous ceux qui ont approché les finances communales connaissent trop bien.

Notre commission a voulu aussi, et c'est vous dire quel intérêt elle porte aux cadres des ingénieurs T. P. E., et combien elle a conscience de son importance, a voulu, dis-je, se pencher sur le recrutement. Elle souhaiterait que pour le concours d'entrée à l'école les programmes soient aménagés de telle façon qu'il soit possible à un adjoint technique des ponts et chaussées de le passer avec succès.

Pour cela, elle souligne qu'il faudrait faire disparaître du programme d'entrée certaines connaissances d'études supérieures, en particulier de mathématiques spéciales que ne peuvent que très difficilement, en travaillant seul, assimiler ceux qui n'ont pas dépassé les études du second cycle, que les éléments mathématiques nécessaires à l'exercice de leur profession soient fournis à l'intérieur de l'école par des professeurs qualifiés, mais qu'on ne limite pas les possibilités de promotion ouvrière en empêchant les adjoints techniques de valeur d'accéder au titre d'ingénieur T. P. E.

Des emplois de commis doivent, paraît-il, être supprimés. Il ne faudrait pas, monsieur le ministre, comme cela se passe couramment, réaliser de fausses compressions d'effectifs. On supprime un titulaire, mais comme on a besoin de l'aide qu'il représentait, on embauche deux auxiliaires qu'on paie... en cailloux! (*Sourires.*)

Les commis des ponts et chaussées, monsieur le ministre, ne sont pas parmi les plus favorisés des commis. M. le rapporteur de la commission des finances souligne qu'ils attendent depuis le 6 juin 1951 la publication de leur statut particulier. L'accès au grade d'adjoint technique n'est possible que dans la limite d'un dixième des emplois mis en concours, soit une dizaine de postes par an et il y a près de 3.000 commis.

Le statut, dans son article 2, permettrait l'accès au titre d'agent principal des ponts et chaussées. Il permettrait de corriger un peu le déclassement dont ils ont été victimes.

Vous dirai-je, monsieur le ministre, combien nous sommes peinés, après que le Parlement, unanime, se fut prononcé et que vous-même ayez donné votre accord, de ne pas voir encore réaliser le classement en catégorie B des agents de travaux et des conducteurs de chantiers des ponts et chaussées?

Il y a là un problème de justice. Je pense qu'une solution doit enfin lui être donnée et que le classement des agents de travaux et conducteurs de chantiers dans la catégorie B ne saurait être retardé. (*Applaudissements.*)

M. Marcel David. Très bien!

M. Jeannil Dumortier, *rapporteur pour avis.* A propos de l'article 78, la commission s'est demandé quelles raisons ont amené le Gouvernement à modifier les conditions d'octroi et de modalité de calcul des subventions en annuités sur celles qui sont en vigueur en matière d'équipement rural dans le cadre des travaux de défense contre les eaux et contre la mer et des travaux d'équipement des ports.

Quelles seront les conséquences de cet article pour la part d'amortissement incombant aux collectivités?

Lors du précédent collectif, j'avais longuement souligné l'importance de nos voies navigables. Depuis, il y a encore eu progression du trafic fluvial. Deux chiffres seulement: 2 millions 825.538 tonnes transportées en septembre 1956 contre 2.687.397 en septembre 1955.

Nous avons enregistré avec satisfaction la suppression de trois portières entre Dunkerque et Lille d'une part, Valenciennes et Denain d'autre part, et l'évocation du canal du Nord. Je dis seulement évocation, car aucun crédit n'est encore inscrit réellement au budget.

Ce canal, qui était déjà réalisé aux deux tiers en 1914 et qui se hisse par biefs successifs jusqu'au seuil du Vermandois, rejoint dans la région de Douai un système fluvial dans lequel 2.300 bateaux français et plusieurs centaines de bateaux belges naviguent.

Les voyages entre le Nord et Paris, embouteillés par le boyau de Saint-Quentin, durent au minimum douze jours, parfois vingt. La rotation des bateaux est d'une extrême lenteur. Les houillères du Nord et du Pas-de-Calais, dont une partie de la clientèle est équipée pour recevoir le charbon par voie d'eau,

souffrent particulièrement de cet état de choses. Lorsqu'il est difficile de faire venir le charbon français, cette clientèle se tourne tout naturellement vers le charbon belge.

Alors que les centrales électriques de Beautor, de Saint-Leu et de Porcheville sont situées sur une voie navigable par où elles devraient recevoir une part importante des 2 millions de tonnes de charbon qu'elles sont destinées à brûler, il serait paradoxal de bloquer nos houillères.

Quand le canal du Nord sera entièrement réalisé, le parcours sera réduit de 50 kilomètres. Il ne restera à franchir que 19 écluses au lieu de 42, et le temps normal de parcours se trouvera réduit à six jours entre le Nord et Paris. L'économie de frais avoisinerait 200 francs la tonne. La récupération serait de l'ordre de 1,5 milliard de francs.

De plus, la rotation des péniches serait assurée à un rythme plus rapide et le trafic normalisé. Les sables et cailloux de la région parisienne prendraient le chemin du Nord.

Le 15 octobre, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez bien voulu confirmer que tous les efforts seraient faits pour arriver à la réalisation du canal dans le plus court délai. Nous espérons qu'il vous sera possible de tenir cette promesse.

Nous savons aussi que le projet de canalisation de la Moselle risque d'aggraver la situation concurrentielle de la région du Nord. Les grandes industries de base de cette région, qui occupent 140.000 personnes dans les houillères et 170.000 dans la métallurgie et la sidérurgie, doivent-elles connaître une brutale rupture d'équilibre par rapport à leurs concurrentes de la C. E. C. A. ?

Il est d'abord nécessaire de réaliser le canal du Nord, mais il faut aussi aménager au gabarit de 1.350 tonnes les solutions de continuité du réseau fluvial du Nord. Ce sont les impératifs catégoriques d'une politique, je ne dis même pas d'expansion mais de maintien de l'économie du Nord de la France.

C'est bien, monsieur le directeur des ports, de vouloir doter Dunkerque d'un équipement comparable à celui des ports de Gand, Anvers et Rotterdam pour la réception des pondéreux, c'est bien de vouloir faire de Dunkerque le grand port minéralier, mais ce serait illogique de ne pas relier Dunkerque à tout son hinterland par un réseau de communications rapides et modernes à grand gabarit: Dunkerque, Valenciennes, et demain, mais un demain proche, prolongement nécessaire pour relier les vallées de la Sambre et les vallées de l'Escaut.

Votre commission, monsieur le secrétaire d'Etat, a entendu avec la plus grande satisfaction les exposés qu'ont bien voulu lui faire M. Boyaux, directeur général de la Société nationale des chemins de fer français et M. Armand. Elle a enregistré les résultats obtenus du point de vue du trafic — qui dépasse en voyageurs-kilomètres de 29 p. 100 et en tonnes kilométriques utiles de 85 p. 100 celui de 1938 — alors que le personnel a été réduit de 515.000 à 366.000 agents, que les accroissements des productivités pour les appareils moteurs, les matériels à voyageurs et à marchandises atteignent 150 et même 160 p. 100 et que la consommation d'énergie en équivalent de charbon n'atteint que 7 millions de tonnes contre 9.400.000 tonnes en 1938.

L'élément essentiel de cette transformation a été la reconversion de la traction. Le meilleur outil pour économiser l'énergie est en effet l'outil électrique. Le réseau électrifié, qui était de 3.000 kilomètres en 1938, atteint cette année près de 5.500 kilomètres. L'économie de charbon cokéfiable que permet cette reconversion s'effectue au bénéfice de l'industrie française.

Nous pouvons remarquer que, dans la mesure où l'énergie nucléaire sera, dans l'avenir, transformée en énergie électrique à bas prix de revient, les investissements réalisés par la Société nationale des chemins de fer français sont des investissements définitifs.

Dans le monde entier, aux Indes, en Turquie, au Portugal, jusqu'en Angleterre, nous disait, non sans une légitime fierté, M. Armand, la technique française des installations électriques ferroviaires et de la traction électrique s'est affirmée.

La création, d'autre part, d'organismes qui réunissent les services mouvement et trafic, a permis une réorganisation fonctionnelle des services.

Nous devons constater que dans notre programme d'équipement quinquennal 1957-1961, alors que deux goulots d'étranglement — l'un concernant l'énergie, l'autre concernant la main-d'œuvre — sont à craindre, la S. N. C. F., par sa modernisation, nous a permis de libérer de l'énergie et de dégager de la main-d'œuvre. C'est pourquoi, là encore, si l'économie peut être nécessaire au comptant, elle risque de devenir dangereuse à terme.

Vouloir arrêter la grande noria de l'électrification qui, par sa masse, a nécessité une longue mise au point, serait une grave erreur. Elle coûterait plus cher à remettre en marche qu'on n'aurait économisé en ne l'alimentant point. L'outil chemin de fer est un outil solide, mais il est très lourd à manier. Il a besoin de continuité dans les réalisations.

Il appartiendra à mon collègue des finances d'analyser financièrement le bilan de la S. N. C. F., mais ce que nous constatons, c'est que ce grand service public, dont les tarifs sont au coefficient 20, achète ses produits aux coefficients 30 à 35 et paie son personnel au coefficient 31. Les améliorations apportées au fonctionnement de ce grand service public ont payé la moitié du déficit qui lui est imposé.

D'ailleurs, et la commission des transports m'a demandé de souligner ce point, nous voudrions que la commission des comptes « transports » de la nation établisse réellement la comparaison entre les prix de revient des différents transports. Ainsi que le soulignait M. Boyaux, le 7 novembre, dans la conférence qu'il faisait à l'association des grands ports français, conférence à laquelle j'ai eu le grand plaisir de pouvoir assister: « dans tous les transports, les usagers couvrent les frais directs de l'entreprise, l'Etat ou les collectivités ayant à leurs charges les frais tels que ceux de la voie, des communications, de la police de la circulation, de la signalisation, du balisage. Dans le cas de la S. N. C. F., toutes les dépenses, toutes les recettes sont réunies dans le même compte. Pour les autres moyens de transport, au contraire, il y a les comptes des entreprises proprement dites et, d'autre part, une multitude de comptes séparés, qu'il s'agisse de routes nationales, départementales, de canaux, de la gestion des aéroports, etc. La partie payée par la collectivité est éparpillée et, de ce fait, très difficile à connaître. »

Je crois avoir suffisamment montré comment, par leur travail à l'avant-garde du progrès, les cheminots français enrichissent notre pays.

En dehors de ces considérations générales que nous avons jugées nécessaires, qu'il me soit permis de rappeler l'intérêt, que j'ai souligné déjà lors de l'examen du collectif, du maintien de notre réseau affluent.

L'intérêt du pays veut que la S. N. C. F. couvre par ses réseaux la plus grande partie possible du territoire national. Les événements de ces derniers jours ont bien montré combien notre ravitaillement en essence et en fuel-oil dépendait étroitement de l'étranger. Il ne faut pas continuer à dépecer le réseau ferré national il faut, au contraire, l'agrandir.

Par ailleurs aussi, alors qu'un milliard d'abattements a été consenti par la S. N. C. F., celle-ci se trouve obligée de différer la reconstruction des gares d'Arras, de Boulogne, de Calais, de Dunkerque, d'Hazebrouck, etc. Nous demandons que la S. N. C. F. soit autorisée à prélever un milliard sur l'emprunt, afin d'engager ces constructions.

A propos des grands ports, alors que vous le savez bien, dans l'avenir, les matières premières venant des pays neufs devront être utilisées à proximité aussi immédiate que possible de leur lieu de débarquement, que les groupes industriels, pour pouvoir lutter sur les marchés internationaux devront s'installer dans les ports ou à leur proximité immédiate, il est nécessaire de réserver la majeure partie des crédits à l'équipement de ceux de nos ports qui possèdent dans leur hinterland des espaces suffisants pour l'édification ou l'agrandissement d'usines d'exploitation. Nous nous étonnons de la diminution des crédits consacrés à l'entretien de ces ports.

Tourisme. Si 500.000 Américains ont encore parcouru la France en 1956, rapportant avec eux ces devises fortes qui nous sont si précieuses, les hôteliers de France ont attiré notre attention sur la situation de leur profession.

Il faut dire que les charges subies sont excessives et bien peu comprennent cette pénalisation qui, au lieu du régime général de 2,75 p. 100 de la taxe locale, frappe l'hôtellerie du taux personnel de 8,50 p. 100.

Une liste impressionnante d'hôtels fermés en Bretagne, d'hôtels vendus par appartements ou repris par certains comités d'entreprises pour leurs services sociaux nous a été remise.

Un million de couverts étaient servis avant 1939 à Paris. En 1956, il n'en est plus servi que moins d'un quart. Cela aussi fait réfléchir.

Le tourisme devrait être l'une des cartes maîtresses jouées par le Gouvernement pour se procurer les devises nécessaires à nos acquisitions de matières premières, en particulier dans les pays de la zone dollar.

La capacité de transport des compagnies aériennes augmente sans cesse. Pour l'exposition de Bruxelles, un million de touristes sont annoncés venant d'outre-Atlantique. Il faut prévoir leur hébergement, leur accueil. Pour cela notre commission demande la disparition du taux majoré de 8,50 p. 100 et son remplacement par la taxe locale au taux de 2,75 p. 100. Elle demande aussi qu'une politique de crédits à long terme soit pratiquée avec l'hôtellerie.

Nous avons voulu seulement, monsieur le ministre, connaissant les difficultés du Gouvernement dans tous les domaines, nous efforcer par ce modeste travail, de vous indiquer, pour une rare fois où notre commission en a l'occasion, le sens dans lequel nous aimerions voir se poursuivre vos efforts.

A vous, monsieur le secrétaire d'Etat, qui êtes le grand voyer de France, nous serions heureux qu'une Madame de Sévigné puisse écrire: « C'est une chose extraordinaire que la beauté de ces routes..., de ces canaux, de ces hôtels... Les intendants ont fait des merveilles ». (*Applaudissements.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Tamarelle.

M. René Tamarelle. Monsieur le secrétaire d'Etat, avant de traiter du cas particulier qui me conduit à cette tribune, j'aimerais vous dire, au nom de notre groupe, les regrets que nous éprouvons de voir l'Etat opérer une nouvelle ponction sur le fonds national routier, alors que les routes et les voies d'eau ont encore tant besoin de moyens d'entretien indispensables pour contribuer à l'expansion économique.

Quant à la batellerie, nous regrettons que son problème n'ait pas été résolu et nous faisons nôtres les observations du rapporteur spécial.

J'en arrive au problème qui me préoccupe.

Sur l'intervention de la Société nationale des chemins de fer français auprès de votre administration et sous prétexte d'économies de carburant, vos services ont frappé d'arrêt de mort le service de paquebots Dieppe--Newhaven, supprimant en même temps le train de marée Dieppe-Paris. Par économie de fuel, dit-on. Nous n'y croyons pas; ce fut trop spontané dans ce cas précis, comparativement à une mansuétude critiquable dans d'autres domaines. En tout cas, les trains marchant au charbon devraient échapper à cette mesure autoritaire.

Mes chers collègues, jugez de cette incohérence dans l'application de directives graves et de l'affolement — le mot n'est pas trop fort — de populations qui tirent, par dizaines de milliers, leur subsistance de l'activité de ces lignes de navigation et ferroviaires.

Il m'a été permis, ainsi qu'à mon collègue M. Léger, d'assister à une grande réunion de protestation contre cette façon autoritaire, draconienne et sans préavis, de plonger délibérément toute une nombreuse population de travailleurs dans le plus profond désarroi quant à leur avenir matériel.

Le plus frappant, et je dirai aussi le plus consolant enseignement qui s'est dégagé de cette manifestation, c'est l'unanimité dans la protestation douloureuse d'une population malgré tout confiante en la justice des pouvoirs responsables. Elle espère qu'ils ne manqueront pas de rétablir la ligne pour le renom de notre pays et le pain des travailleurs de la région.

Syndicats C. G. T., C. G. T.-F. O., C. F. T. C., cheminots, chambres de commerce, commerçants, artisans, tous les organismes constitués se sont unis afin de défendre leur droit à la vie.

Pour étayer mon intervention, que je veux brève mais que j'espère efficace, je vais vous donner connaissance des protestations qui m'ont été adressées par des fédérations importantes.

Voici celle de la chambre de commerce de Dieppe.

« Monsieur le député,

« A la suite des décisions prises en vue de la réduction de la consommation du fuel qui ont fait l'objet d'un communiqué publié ce jour dans la presse, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je suis intervenu auprès des différents organismes responsables... ». Je passe.

« ... J'ai marqué mon étonnement que le moyen adopté pour procéder à une économie de fuel sur cette ligne entraîne précisément la suppression des trains-paquebot qui sont tractés par des locomotives à charbon.

« J'ai souligné que les usagers du port, les commerçants et les industriels s'élèvent contre la décision prise, qui supprime un moyen pratique dans les relations Dieppe-Paris à l'heure où les restrictions de la circulation automobile gênent considérablement les déplacements d'affaires.

« Enfin, je n'ai pas manqué de faire remarquer que la suppression du train-paquebot Dieppe-Paris aurait pour effet de priver les armateurs et mareyeurs dieppois d'un moyen de transport des produits de la pêche vers les centres de consommation. »

Voici maintenant la protestation de la fédération des cheminots:

« Conscient de ses responsabilités dans la défense des intérêts des cheminots dieppois, le syndicat C. G. T. des cheminots a l'honneur d'attirer votre bienveillante attention sur la gravité de la situation créée par la décision de la direction S. N. C. F. de fermer la ligne Dieppe-Newhaven au trafic voyageurs.

« La fermeture de la ligne au trafic voyageurs entraînera également l'arrêt du transport des automobiles accompagnées, car il est évident qu'un voyageur empruntant par exemple la ligne Folkestone-Boulogne ne fera pas transiter sa voiture par Dieppe.

« La suppression de la ligne aura de graves conséquences pour le personnel des différents services de la S. N. C. F. à Dieppe, pour les agents des ateliers du service maritime chargés de l'entretien des navires; pour les agents de la gare maritime chargés du transit des voyageurs, de leurs bagages et le cas échéant de leurs voitures; pour les agents des services exploitation, matériel et traction chargés de l'acheminement des voyageurs et de leurs bagages.

« La raison invoquée par la direction S. N. C. F. pour prendre cette décision de fermeture de la ligne est la pénurie de carburant.

« Les cheminots dieppois, qui connaissent bien le problème de la ligne Dieppe-Newhaven pour en avoir étudié les données depuis plusieurs années, contestent la validité de cet argument.

« En effet, des décisions qui semblent contradictoires ont été prises. Il s'agit de la construction de la nouvelle gare maritime et l'installation de grues électriques de huit tonnes, alors que dans le même temps le cargo *Nantes* était désarmé et que, de ce fait, les British Railways se voyaient dans l'obligation, plusieurs fois par semaine, de refuser le transport de voitures accompagnées au départ de Newhaven. Ces faits ne manquent pas d'inquiéter les cheminots dieppois sur l'avenir de la ligne Dieppe-Newhaven.

« En conséquence, le syndicat C. G. T. des cheminots de Dieppe a cru bon de faire appel à votre autorité, afin que vous puissiez, éventuellement, apporter votre appui pour le maintien en service de la ligne Dieppe-Newhaven. »

Je vous ferai grâce d'autres correspondances. Elles ont toutes le même but; je tiens à vous faire partager l'émotion qui fut la nôtre lors de cette réunion à Dieppe. Toute cette population ouvrière se trouvait dans l'angoisse à la suite d'une décision brusque et arbitraire.

Une lettre du syndicat national des officiers de la marine marchande, que j'ai également entre les mains, exprime le même cri d'alarme.

En conséquence, monsieur le ministre, je pense que vous aurez à cœur de vous pencher sur cette grave question et que, très rapidement, vous voudrez bien, en rétablissant cette ligne bénéficiaire — il nous a été dit que cette ligne réalise 180 millions de bénéfices; même en prélevant 120 millions d'investissements, il lui reste tout de même 60 millions de bénéfices, ce qui est à considérer, car toutes nos lignes ne sont pas dans le même cas — en rétablissant, dis-je, la ligne bénéficiaire Dieppe—Newhaven et le train de marée Dieppe—Paris, rendre vie aux sept paquebots mis en sommeil, redonnant ainsi espoir à toute une population de commerçants et de travailleurs, dont le seul souci est de pouvoir élever leurs familles convenablement, tout en contribuant au bon renom de la France. (*Applaudissements à l'extrême droite.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, une fois de plus nous nous trouvons devant un budget des travaux publics, des transports et du tourisme, et ce n'est pas la nouvelle méthode de présentation budgétaire qui, pour masquer les défauts, peut en supprimer les effets. Ce budget apparaît comme un véritable budget de restriction.

La nouvelle méthode de discussion ne nous permettra pas d'obtenir tout ce que nous voulons. Nous ne l'obtenions d'ailleurs jamais dans les budgets précédents.

Aussi, au nom de mes amis du groupe du mouvement républicain populaire, je ferai, au départ, dans cette discussion

générale, un exposé assez rapide, le temps manquant pour étudier un tel projet de budget. Cette étude exigerait, en effet, de nombreuses minutes pour ne pas dire de nombreuses heures.

Notre attitude sera dictée par les réponses et les encouragements qui nous seront apportés, non seulement par M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, mais également par M. le secrétaire d'Etat au budget.

Les moyens de communication sont à la base même des possibilités d'expansion économique d'un grand pays. C'est pourquoi la place qui doit leur être donnée dans le projet de budget de la Nation devrait être sinon la première, au moins l'une des plus importantes.

Comparons, mes chers collègues, si vous le voulez bien, l'importance relative de ce budget par rapport à celui de la défense nationale, qui se monte en gros à 1.500 milliards. Il est évident que nous sommes loin de la première place accordée aux transports, moyens de communication, travaux publics et tourisme.

Si les événements nous imposent de consacrer une fraction aussi importante du revenu national à ce que l'on pourrait appeler la création de biens improductifs, le Gouvernement doit néanmoins estimer que les crédits nécessaires aux travaux publics, aux transports et au tourisme doivent logiquement être chaque année en augmentation sur ceux des années précédentes. Ce serait là un signe de richesse, au moins de prévoyance, qui apparaît comme la qualité essentielle de celui qui gouverne.

Hélas! chaque année nous montons à cette tribune pour dénoncer les erreurs, les manquements, les oublis du Gouvernement en ce domaine des communications et, malgré les appels, les décisions même de notre Assemblée, il n'est tenu aucun compte de ce que nous pouvons dire ici.

J'avoue que j'ai hésité avant de venir une fois de plus, au nom du groupe du mouvement républicain populaire, répéter ce qui a déjà été dit. Mais je crois indispensable que ces choses soient de nouveau affirmées et que notre Assemblée unanime dénonce la carence du Gouvernement en un domaine aussi vital.

Dans un remarquable petit ouvrage qui vient de paraître aux éditions de la *Revue générale des routes*, M. Emile Mireaux, honorable membre de l'Institut, écrit à propos des problèmes actuels de la route française:

« Il faut que la route soit sans cesse renouvelée, c'est-à-dire adaptée aux besoins de la circulation mécanique moderne. Il ne suffit pas de la suivre, il importe de prévoir, de précéder son évolution. La gestion du patrimoine routier pose ainsi aux pouvoirs qui en ont traditionnellement la charge les mêmes problèmes de financement, d'amortissement, de renouvellement de personnel, d'approvisionnement en matières premières qui s'imposent aujourd'hui au conducteur de toute entreprise industrielle. »

L'Etat se trouve donc gestionnaire d'un capital de plusieurs milliers de milliards, et il est bien certain qu'il ne peut conserver ce patrimoine qu'en le transformant.

Nous pourrions ici longuement développer ce problème, mais il est évident, mes chers collègues, monsieur le ministre, que vous n'avez nul besoin de ces développements pour être édifiés.

Permettez-moi quand même de rappeler que notre réseau routier compte actuellement 658.000 kilomètres de routes, dont 81.000 kilomètres de routes nationales et 270.000 kilomètres de chemins départementaux.

La valeur de reconstruction de ce patrimoine superbe a été estimée à 8.000 milliards, dont 2.000 milliards d'ouvrages d'art, le dixième environ peut-être de la richesse totale de la France.

La route pose donc un problème financier, et là encore le temps nous manque pour dresser devant vous son inventaire financier. Néanmoins, en comparant deux exercices assez éloignés l'un de l'autre, on a pu évaluer les dépenses routières globales à 89.313 millions pour l'exercice 1949 et à 161.581 millions pour l'exercice 1953.

Or, pour l'exercice 1955, c'est seulement à 1.500 millions de plus qu'en 1953 que se sont élevés les crédits insuffisants prévus pour l'entretien des routes nationales.

La disproportion entre les besoins et les satisfactions apparaît ainsi dans toute son importance.

En réalité — et j'emprunte toujours cette opinion, à laquelle je me rallie d'ailleurs — à M. Emile Mireaux « il faudrait pour assurer la conservation de la route, sa remise en état et sa modernisation, une somme approximative de 234 milliards de francs ». C'est environ une cinquantaine de milliards qui nous manquent cette année encore.

Monsieur le ministre, tolérerez-vous plus longtemps que les services du ministère des finances — je m'excuse de les prendre à partie — contre la volonté de vos propres services — et je tiens en vous rendant hommage à y associer les fonctionnaires de votre département, dont je n'ignore pas les efforts qu'ils accomplissent — fixent ainsi des chiffres qui sont très loin des besoins réels ?

Je comprends bien les difficultés financières que l'on peut rencontrer, mais je pense aussi que les services techniques pourraient être de temps à autre écoutés avec un peu plus d'attention, quelles que soient d'ailleurs les nécessités de comprimer les dépenses.

Ceci m'amène, si vous le permettez, à vous entretenir maintenant du fonds d'investissement routier.

J'ai sous les yeux les crédits demandés au titre du programme de 1957. Il est, bien entendu, inutile d'insister sur la disproportion entre les besoins réels et ce qui est accordé par le ministère des finances, alors qu'en bonne logique et dans un esprit d'équité absolue la totalité — je dis bien la totalité — du fonds routier devrait revenir à la route. C'est le législateur qui l'a voulu en instituant précisément ce fonds.

Mais nous avons l'habitude, hélas! dans cette Assemblée, de constater que le législateur propose et que certaines administrations disposent.

Aussi ce que j'appellerai des discussions de marchands de tapis ne sont, à mon avis, plus de mise en ce domaine. Il faut, une fois pour toutes, qu'un élément de détermination soit retenu, et je vous proposerai que désormais l'on repousse le principe, assez pénible d'ailleurs, de ce fameux « point routier » dont la valeur serait établie selon le bon vouloir de l'administration financière qui, bien sûr, a son mot à dire, mais ne devrait cependant pas détenir le pouvoir arbitraire de fixation.

Je voudrais toutefois dans le budget qui nous préoccupe appeler votre attention sur les dispositions de l'article 6, comme l'a fait tout à l'heure M. le rapporteur des moyens de communications, qui a pour conséquence d'imposer une réduction ferme et importante de 900 millions de francs aux tranches nationale, départementale et urbaine du fonds routier, alors que l'avantage accordé aux autres tranches est illusoire.

En effet, les tranches vicinale et rurale ne bénéficient pas d'un « point » forfaitaire de 2.400 millions. Elles n'obtiendraient 900 millions de francs que si le rendement réel de la taxe en 1957 atteint 2.400 millions de francs. Or, en raison des circonstances, une telle éventualité est infiniment peu probable.

Si, par exemple, le point réel n'atteignait que 2.100, l'avantage consenti aux tranches vicinale et rurale serait totalement annulé. S'il atteint 2.300 — circulation de 1957 égale à celle de 1956 — l'avantage ne sera que de 400 millions de francs au lieu de 900 millions de francs.

La modification apportée au texte initial par notre Assemblée — je veux dire par la commission des finances — n'atteint donc nullement l'objectif envisagé parce que l'administration a cru devoir interpréter à sa manière ces dispositions.

Il est un autre problème qui nous préoccupe: celui de la sécurité routière. Je ne voudrais pas m'étendre longuement sur cette question. Elle a d'ailleurs retenu l'attention de plusieurs de nos collègues qui ont présenté des textes dont notre Assemblée aura à discuter prochainement.

Je voudrais seulement souligner combien il est regrettable que les efforts certains faits pour améliorer la sécurité routière s'inscrivent de toute évidence en dehors d'un plan sérieux et ressortissant par ailleurs de trois ou quatre départements ministériels.

Ici encore, je voudrais rendre hommage à tous les fonctionnaires à qui incombe actuellement la lourde tâche d'assurer la sécurité routière.

Mais c'est vers le Gouvernement que je me tourne maintenant pour lui demander si cette somme d'efforts déployés est réellement utile. Je ne le crois pas.

Le manque de plan précis entraîne, en effet, plusieurs services à s'occuper des mêmes choses, et l'on a parfois l'impression, je regrette de devoir le dire, que ces services, loin de travailler la main dans la main, s'efforcent au contraire d'empiéter sur les attributions du voisin pour mieux se faire valoir.

Or, il existe depuis longtemps — pour fixer une période de référence, disons depuis certaines ordonnances royales, depuis la loi révolutionnaire du 28 germinal de l'an VI — un service

qui a la charge de veiller sur la sécurité routière: c'est à la gendarmerie qu'a été confiée cette mission.

Et je crois pouvoir me faire l'interprète de la plupart de mes collègues en disant qu'elle l'a accomplie magnifiquement.

Pourquoi donc aujourd'hui certains autres services prétendent doubler la gendarmerie et devenir à leur tour les « anges gardiens de la route », et cela sous le prétexte que ces services seraient plus modernes ou mieux adaptés ?

Or, la surveillance de la circulation routière, qui peut être, qui doit être améliorée, apparaît uniquement comme une question de personnel et de matériel.

Il est inutile, je crois, d'envisager des organismes nouveaux, alors que nous possédons 40.000 gendarmes territoriaux et mobiles et quelques 4.000 brigades disséminées au long des routes de la métropole.

Que l'on donne à la gendarmerie 5.000 hommes de plus pour renforcer de deux ou trois unités, les brigades situées sur les grands itinéraires et pour augmenter le nombre des brigades motocyclistes, qu'on lui accorde le matériel que l'on s'apprête à prodiguer à d'autres, et l'on obtiendra les meilleurs résultats au moindre prix.

Puisque nous sommes toujours dans ce domaine des transports, avant d'aborder certains détails qui ont leur importance, permettez-moi d'appeler votre attention sur un autre problème, celui de la coordination des transports.

Certes, on parle beaucoup de cette coordination, depuis quelques mois surtout. Mais ne croyez-vous pas qu'elle apparaît plus réellement comme une querelle entre cheminots, d'une part; grands routiers et petits routiers, d'autre part, querelle qui ramène ce problème à des proportions combien dépassées à notre époque.

Il ne faut jamais perdre de vue, pour régler cette importante question, qu'il y a à la base du problème des transports la notion de service public, qui prime tout, bien au delà de la notion comptable qui ne permet pas d'établir des parallèles équitables.

Or — et je vous le dis avec beaucoup de franchise, monsieur le ministre — je crois que trop souvent c'est le point de vue comptable qui l'emporte dans les solutions apportées à ces problèmes. Ceux-ci devraient normalement être étudiés et réglés par cette commission des comptes des transports de la nation, savant aréopage de hauts fonctionnaires qui accepte tout au plus — et vous l'avez écrit à M. le président de la commission des moyens de communication, le 27 février de cette année — d' « entendre des parlementaires susceptibles de verser aux débats des faits intéressants ».

Je m'incline devant le savoir des membres de cette commission, mais j'aimerais plus encore connaître les résultats pratiques de leurs travaux.

Monsieur le ministre, les graves événements que nous connaissons ont ramené au premier plan l'intérêt que notre pays se doit de porter à l'un de ses réseaux de communication les plus importants, à savoir la navigation par eau.

Or, il apparaît — et ce n'est pas là une vue de l'esprit — que le Gouvernement a par trop tendance à négliger la navigation intérieure.

Le 22 juin dernier, vous déclariez à cette tribune même: « L'augmentation des tarifs de la Société nationale des chemins de fer français doit permettre un relèvement parallèle des tarifs de la navigation intérieure, d'où résulterait la suppression de l'aide temporaire à la batellerie et la mise en vigueur des dispositions de la loi de notre collègue M. Morice en vue de la participation de la profession aux investissements de la voie d'eau à un taux normal ».

Etes-vous toujours d'accord sur cette prise de position et estimez-vous, aujourd'hui comme hier, que l'aide indispensable à la batellerie doit être maintenue ?

Excusez-moi de vous demander ces précisions, mais j'y suis contraint car le budget qui nous est présenté est très loin de vos promesses. Le groupe du mouvement républicain populaire formule toutes réserves quant à son attitude finale si aucune amélioration n'est apportée en ce domaine.

Aucun crédit pour la canalisation de la Moselle ne figure au budget dans l'attente de la ratification des accords internationaux. Le canal du Nord, dont l'achèvement fut solennellement promis, est-il compris dans ce chapitre des investissements, lequel, loin d'être augmenté, ce qui serait normal, est diminué par rapport à l'an dernier ?

Comme je l'ai indiqué, l'aide à la batellerie est supprimée. Ce budget, pour la batellerie, est un budget décevant, décourageant même.

Un projet d'élargissement de la Meuse et d'approfondissement du canal de l'Est, branche Nord, entre Sedan et Givet, projet qui aurait dû être mis à l'étude comme la loi de ratification des accords sur le pool charbon-acier vous l'imposait, n'est même pas sorti des cartons. Je me demande même si l'on y a fait quelque allusion.

Vraiment, nous n'avons aucune raison d'être satisfaits alors que d'autres pays, la Belgique notamment, développent et modernisent dans des proportions considérables leurs voies de communication par eau.

Je ne peux maintenant cacher mon émotion, partagée sans doute par l'immense majorité de nos collègues et compatriotes, à l'annonce qui vient d'être faite dans la presse. Le Gouvernement, j'en suis persuadé, ne va pas laisser procéder à la date du 1er décembre à une hausse de 5 à 12 p. 100 des tarifs de marchandises par fer, hausse qui serait catastrophique au moment où les transports routiers vont ralentir leur activité par suite de la crise du carburant.

L'application de cette mesure doit être différée. Je désire connaître l'avis du Gouvernement sur cette importante question.

Puisque j'aborde la question de la Société nationale des chemins de fer français et celle des transports, je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir rétablir les trains qui ont été supprimés, non pas uniquement ceux qui le furent à cause de nos difficultés présentes en combustibles mais aussi ceux qui furent enlevés dans certaines régions.

La pénurie d'essence rend pratiquement impossible la circulation dans certaines régions déshéritées. Si les trains sont supprimés, les populations ne disposent plus d'aucun moyen de transport.

Je ne citerai pas d'exemples à cette tribune car ce n'est pas le lieu d'insister sur des problèmes locaux, mais je suis prêt à vous en fournir si vous le désirez.

Pensez aussi aux cheminots dont les revendications sur le plan des salaires, de la double campagne et des conditions de travail sont justifiées, je vous l'assure.

Evitez que l'on supprime à nouveau des trains et des lignes, que l'on déclasse à tort et à travers tant que la commission chargée d'établir le coût des transports de la nation ne vous aura pas donné les bases indispensables à la mise en place d'une réelle coordination.

Je ne m'attarderai pas davantage sur les problèmes de la Société nationale des chemins de fer français, mon propos étant déjà trop long, d'autant qu'avec mes amis Fontanet et Albert Schmitt nous vous en avons entretenu l'autre jour dans votre cabinet. Ces problèmes sont notre souci quotidien, notamment au sein de la commission des moyens de communication.

Je suis déjà intervenu trop longuement pour qu'il me soit possible d'insister encore sur ce que j'appellerai les petites questions et qui, cependant, à chaque discussion budgétaire, n'ont cessé de retenir l'attention de l'Assemblée.

Ces petites questions, monsieur le secrétaire d'Etat, je suis obligé à nouveau de les poser, car certaines ont des répercussions importantes sur la marche des services et sur la sécurité routière.

Pourquoi, par exemple, n'est-il rien prévu ou presque en faveur de la création ou de l'amélioration des pistes cyclables alors que l'expansion récente et presque foudroyante d'un nouveau mode de transport représenté par les véhicules du type motocycle appelle l'édification d'un réseau spécialement réservés à ces engins ?

Votre budget, là aussi, est indigent. Faute de prévoir, la situation, dans quelques années, sera inextricable et aucun effort financier, même important, ne pourra la résoudre. Les progrès et le développement des transports iront à un tel rythme que le retard « financièrement » accumulé — permettez-moi cette expression — ne permettra pas de créer un réseau routier à l'échelle des besoins.

Je voudrais que les fonctionnaires des finances chargés chaque année de rogner vos prévisions, et dont je ne méconnais pas l'ingrate tâche, lisent le petit livre que j'ai cité au début de cette intervention et que j'ai vu, d'ailleurs, dans les mains de quelques-uns. Si ce souhait était réalisé, il rendrait le plus grand avantage à notre pays.

Mais alors que vos crédits sont misérables, alors que l'on reconnaît la qualité des agents des ponts et chaussées qui font des miracles dans l'utilisation judicieuse de ces crédits parcimonieux, alors que l'on manque de cadres dans la mesure même où l'industrie privée paye mieux ses techniciens,

mesquinement, lamentablement, l'article 46 du projet propose de prélever « au profit » du budget, sur les versements effectués par les collectivités aux fonctionnaires leur prêtant leur concours, une dîme — c'est le mot exact — sous le prétexte que dans l'étude de ces travaux, ils usent des moyens mis à leur disposition par l'administration.

J'affirme que dans la plupart des cas il y a travail et responsabilité supplémentaires et qu'il est peu opportun, pour un prélèvement de 150 millions, de provoquer le découragement de tous ces techniciens dont nous avons un si grand besoin. Je demande instamment à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics et non moins instamment à M. le secrétaire d'Etat au budget de renoncer à cette disposition. Pour une recette de 150 millions, vous risquez de décourager des fonctionnaires à qui de grands éloges doivent être adressés.

Dans le même ordre d'idées, peut-on passer sous silence les initiatives parlementaires, les promesses ministérielles faites ici même, pour obtenir le classement dans la catégorie B des conducteurs de chantiers et agents de travaux des ponts et chaussées ? Nous ne pourrions facilement voter le budget si, sur ce point, aucune amélioration n'était apportée.

Je sais qu'il est peut-être difficile de prendre cette mesure en une seule fois, mais nous aimerions avoir des promesses, des promesses qui seront suivies d'effet et non pas des promesses qui, comme chaque année, ne seraient pas tenues.

Je n'insisterai pas davantage, car chacun ici connaît ce problème des agents des travaux et des conducteurs de chantiers des ponts et chaussées.

D'autre part, vous supprimez des emplois, monsieur le secrétaire d'Etat, pour des raisons d'économie. Fort bien. Mais on ne remplace pas les agents qui quittent l'administration soit par l'âge, soit par maladie ou accident. Des brigades, des circonscriptions sont étendues et le personnel réclame — oh! modestement — l'application de la semaine de quarante-cinq heures de travail, en attendant les quarante heures légales.

Nous sommes loin, sur ces problèmes, de la logique, de la légalité, de la justice même. Une telle situation, avouez-le, n'a que trop longtemps duré.

Les primes de rendement prévues ne sont pas payées, sous le fallacieux prétexte que l'on manque de crédits.

Les indemnités de déplacement et les heures supplémentaires ne sont réglées qu'avec un grand retard.

Tout cela est inadmissible et je sais que vous partagez entièrement mon point de vue.

Quant aux fonctionnaires de l'administration centrale, ils demandent que le traitement de base hiérarchisé soit fixé dans l'immédiat à 180.000 francs, puis à 200.000 francs, qu'aucune rémunération ne soit inférieure au traitement correspondant à l'indice 125 brut et que les catégories les plus défavorisées perçoivent dès maintenant une augmentation minimum mensuelle de 4.000 francs.

Que prévoyez-vous pour ces agents ? Que vous permettra ce budget insuffisant ?

Avant de conclure cet exposé, je ne voudrais pas laisser dans l'ombre la situation de l'une de nos industries les plus florissantes, celle dont on peut dire qu'elle est la plus connue à l'étranger, puisque pour la découvrir réellement il faut venir sur le sol même de la France en apprécier les bienfaits.

Le tourisme, lui aussi, hélas! est trop souvent considéré comme quantité négligeable par les pouvoirs publics.

Il me souvient d'un souhait que nous sommes nombreux ici à avoir exprimé à maintes reprises et qui devait apporter à l'industrie touristique, non pas une aumône qu'elle ne réclame pas, mais la possibilité d'un nouvel essor, grâce à une diminution certaine des charges qu'elle supporte: je fais allusion à l'aide à l'exportation dont bénéficient la plupart des industries.

Cette aide toujours promise est toujours différée. L'industrie hôtelière attend aujourd'hui encore qu'on la place sur le même plan que les autres secteurs de l'activité économique du pays. Aujourd'hui, dans les conditions dramatiques qui lui sont faites, c'est plus qu'une aide, c'est un appoint d'urgence qui est nécessaire pour maintenir l'existence même de l'hôtellerie française. Aussi est-ce un véritable S. O. S. que je lance.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne doute pas de votre réponse. Vous manifesterez certainement la même bonne volonté que vos prédécesseurs; mais c'est vers votre collègue des finances et des affaires économiques que je me tourne pour lui demander s'il entend, enfin, déférer au vœu de l'Assemblée en considérant l'industrie hôtelière comme une industrie exportatrice.

Vous n'ignorez pas combien les restrictions apportées à la circulation routière vont porter un préjudice grave au tourisme. C'est pourquoi il est grand temps de faire bénéficier cette industrie à titre de compensation partielle, de cette aide à l'exportation qui ne représente, après tout, qu'un remboursement normal des charges sociales et fiscales qu'elle supporte au même titre que les industries exportatrices.

Or, les services du ministère des finances estiment, au contraire, que ces charges, il faut encore les augmenter, doive l'industrie touristique en périr. Je n'en veux pour preuve que le maintien, dans le projet de budget qui nous est présenté, de la taxe locale au taux majoré de 8,50 p. 100.

Pourquoi ce régime de défaveur et pourquoi, surtout, n'est pas tenue la promesse qui a été faite à l'industrie hôtelière de ramener ce taux au régime général de 2,75 p. 100 ?

Il me paraît inutile de rechercher des arguments particuliers; ils tiennent en une seule phrase: la fiscalité qui pèse sur l'industrie hôtelière amènera, par un processus normal de désagrégation, la disparition, à plus ou moins brève échéance, des établissements hôteliers. C'est alors seulement que l'on mesurera sur les rentrées fiscales les conséquences de la politique suivie en ce domaine.

De même, le projet de loi de finances envisage de multiplier par le coefficient 5 le maximum et le minimum de la taxe de séjour, cela au moment où l'union internationale des organismes officiels de tourisme prend nettement position en la matière et estime que si l'on prend le développement du tourisme comme base d'une politique sérieuse, l'on doit s'opposer à l'introduction de la taxe de séjour et aussi s'efforcer à la faire abolir là où elle existe.

Dois-je ajouter que la résolution ci-dessus a été prise avec l'accord de la direction générale du tourisme qui représente la France au sein de cette union internationale ? Alors, je ne comprends plus, puisque dans le même temps le Gouvernement nous propose non pas la suppression de la taxe mais son augmentation. J'attends, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous fournissiez des explications à ce sujet.

Il resterait beaucoup à dire sur ce problème du tourisme. Mais mon ami M. Fontanet vous fera connaître notre opinion sur ces problèmes et je sais, par avance, que vous êtes d'accord avec lui sur un certain nombre de points dont nous nous sommes récemment entretenus.

Nul n'ignore, enfin, qu'à l'activité touristique est lié — je l'ai déjà indiqué — un autre secteur important de l'économie, celui de l'industrie automobile.

Gouverner, c'est prévoir, selon le vieil adage. Je serais curieux de savoir, bien que la solution ne dépende pas directement du département des travaux publics, les mesures que le Gouvernement envisage pour éviter une crise de l'industrie automobile qui va nécessairement résulter de la diminution du carburant automobile mis à la disposition des utilisateurs.

Je vous ai posé beaucoup de questions, monsieur le secrétaire d'Etat, et je m'en excuse une fois de plus. Je le répète, je ne veux en aucun cas vous mettre en cause. Au delà des ministres dont l'existence en tant que tels est trop souvent éphémère, nous savons qu'il y a l'administration qui, elle, est immuable. Elle décide, elle tranche, elle agit à sa guise. Cela serait parfait si les mesures prises étaient fonction d'un plan d'ensemble, ce qui n'est souvent pas le cas. Les observations que je me suis permis de faire le démontrent.

J'ose seulement espérer que vous voudrez bien les prendre en considération et apporter ainsi les remèdes qui s'imposent pour donner aux activités découlant du département dont vous avez la charge la place qu'elles méritent dans l'économie nationale.

Monsieur le secrétaire d'Etat, au nom de mon groupe, je vous remercie, par avance, des améliorations que vous pourrez apporter à ce pénible budget. (*Applaudissements au centre.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Barel.

M. Virgile Barel. Je me propose de présenter des observations sur trois questions, dont l'une est d'ordre général.

La première concerne la situation du personnel des chemins de fer de Provence, la deuxième, la ligne Nice—Turin, la troisième, celle de portée générale, est relative à la situation économique des régions touristiques.

Sur le premier point, je sais que mes camarades de groupe parleront des lignes secondaires. Je suis évidemment d'accord avec eux et je souhaite que soient satisfaites les très modestes et légitimes revendications de ces cheminots, singulièrement de

ceux de la Compagnie des chemins de fer de Provence, c'est-à-dire de la ligne Nice—Digne.

Ils perçoivent des traitements de misère. Depuis le 1er octobre 1955, ce personnel n'a obtenu aucun rajustement. L'indemnité de résidence n'est que la moitié de celle qui est accordée dans les autres réseaux.

Une solution équitable consisterait à assimiler les salaires des cheminots des lignes secondaires à ceux, bien insuffisants cependant, pratiqués à la Société nationale des chemins de fer français. On mettrait ainsi fin à une situation douloureuse qui dure depuis longtemps.

En ce qui concerne les retraités, on doit savoir que les améliorations promises ne sont que partiellement accordées aux agents qui ont pris leur retraite avant le 31 décembre 1953. Ils attendent tous la péréquation de leurs pensions annoncée dans le décret du 20 mai 1955. Ils réclament justice en matière de prise en compte du service militaire et des campagnes de guerre.

La discussion en cours devrait être l'occasion d'entendre M. le secrétaire d'Etat, chargé des transports, exprimer sa volonté de donner satisfaction à ces cheminots, qu'ils soient en activité ou à la retraite.

A propos des lignes secondaires, il en est une dont nous ne nous lasserons pas de demander le rétablissement: c'est la ligne Nice—Coni—Turin, objet de ma deuxième question.

Cette ligne internationale ne fonctionne plus sur toute son étendue par suite de la destruction, à la fin de la dernière guerre, par les troupes nazies, de nombreux ouvrages d'art.

Elle fonctionne en France, elle fonctionne en Italie; la voie est coupée sur plusieurs kilomètres à cheval sur la frontière.

Notre commission des moyens de communication et du tourisme a voté, le 3 juillet dernier, à la majorité absolue de ses membres, le rapport fait sur une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires pour le rétablissement de cette ligne. Mais ce rapport a été l'objet d'un avis très défavorable de M. le secrétaire d'Etat au budget, qui argue que la reconstruction de la ligne exigerait, selon les prix de 1953, des dépenses de premier établissement d'un montant de un milliard et que son exploitation entraînerait un déficit annuel de 90 millions.

Ces évaluations, soumises à des spécialistes, n'ont pas été approuvées. Seraient-elles même exactes qu'on ne pourrait accepter l'idée de laisser tomber en ruines des ouvrages dont le coût, lors de leur réalisation, fut de 42 milliards.

Les recettes, nous assure-t-on, sont sous-estimées. On doit admettre qu'elles seraient fonction d'une exploitation moderne.

Si nos renseignements sont exacts — M. le secrétaire d'Etat les confirmera ou les infirmera — la S. N. C. F., réticente jusqu'à présent, ne s'opposerait plus à la reconstruction.

Une fois de plus, nous réclamons cette reconstruction avec la conviction qu'elle serait la voie qu'emprunteraient les voyageurs de l'Europe centrale et de l'Italie du Nord qui se rendent vers la Côte d'Azur.

Cela m'amène à évoquer brièvement le problème touristique, qui fait l'objet de ma troisième et dernière série d'observations.

Notre Assemblée est unanime à prôner, pour des raisons diverses, la nécessité de développer le tourisme. On répète qu'il a une grande importance nationale et qu'il est, M. Penoy vient de le rappeler encore, en tant qu'exportation invisible, une source de devises étrangères.

Les uns y voient matière à profit, d'autres y trouvent leur gagne-pain, d'autres encore considèrent surtout la source de joie et de repos qu'il constitue pour ses pratiquants, n'est-ce pas l'avis de M. le directeur général au tourisme ? C'est une activité évidemment pacifique. La guerre lui est néfaste.

Les collectivités locales et les associations des stations et régions touristiques, climatiques et thermales affectent à leur publicité des crédits très importants. Des chiffres impressionnants ont été publiés récemment, indiquant le nombre d'entrées, le nombre de nuitées, les départs et arrivées aux gares, aux aérodromes et aux ports.

Des pronostics optimistes étaient avancés quant aux saisons prochaines, mais, hélas! il faut déchanter.

La guerre est vraiment néfaste au tourisme.

La crise est là et, malgré l'optimisme verbal des ministres, le canal de Suez est obstrué, des conduites de pétrole sont interceptées, les restrictions sont là, la circulation des automobiles est limitée, l'essence est rationnée, les livraisons de mazout ne font pas toujours écho aux demandes, gaz et électricité sont sous le coup de mesures restrictives. Au seuil de la saison hivernale, les conséquences pour les stations touristiques sont immédiates et immenses.

Les transports difficiles, le chauffage non assuré, la vie plus chère: autant de facteurs de crise pour le tourisme. Les syndicats d'hôteliers et restaurateurs, les syndicats d'initiatives, des conseils généraux et municipaux, les chauffeurs de taxi, les transporteurs de voyageurs et de denrées, les employés d'hôtels, des cafés et restaurants, tous jettent un cri d'alarme et réclament des mesures protectrices d'urgence.

Les mauvaises affaires et parfois la faillite guettent les commerçants. Le hideux spectre du chômage rôde autour des centaines de milliers de travailleurs pour lesquels l'hôtel, le bar, les salles de spectacle, les véhicules, les garages sont le moyen d'existence.

A leurs revendications antérieures, notamment celle qui a trait à la suppression de la surtaxe de 8,5 p. 100, les hôteliers ajoutent celles qui tendent au rétablissement de trains supprimés, à une limitation moins sévère de la circulation, à l'obtention de charbon ou de mazout pour le chauffage.

Les propriétaires et chauffeurs de taxi aussi ajoutent à leurs réclamations contre les taxes trop lourdes leurs protestations contre le rationnement de l'essence.

Les travailleurs de l'industrie hôtelière signalent déjà les premiers milliers de chômeurs.

Certains patrons réduisent la durée de l'engagement de leur personnel, parfois même ils annulent l'engagement, obligés qu'ils sont de diminuer la durée d'ouverture de leur établissement à cause de la pénurie du combustible dont ils ont besoin pour le chauffage.

A l'office de la main-d'œuvre hôtelière de la Côte-d'Azur il y avait, la semaine dernière, déjà 1.857 demandes d'emploi.

Les travailleurs de l'industrie hôtelière réclament le bénéfice intégral de l'allocation de chômage refusé à leur profession, à raison de son caractère saisonnier. Nous demandons l'abrogation de l'article 5 du décret du 12 mars 1951 établissant ces conditions restrictives d'attribution de l'allocation de chômage.

Les employés d'hôtel réclament aussi l'interdiction des heures supplémentaires et le respect de la durée légale du travail, cela pour résorber une partie du chômage.

Nous demandons à M. le ministre du tourisme de nous indiquer les répercussion, déjà connues de lui, de la circulation restreinte pour les régions touristiques.

Nous citons un exemple. La station d'hiver de Villard-de-Lans, dans l'Isère, attendait dimanche dernier trois cents voitures et dix cars annoncés; on n'a compté que quarante voitures au lieu de trois cents et quatre cars au lieu de dix.

Un journaliste des *Allobroges* dit joliment, mais hélas! tristement, qu' « une politique contraire aux intérêts du pays a fait fondre les espoirs nés des neiges précoces ».

Nous réclamons la politique de paix, seule capable de permettre aux Français de se donner le bien-être, mais, dans le cadre de la discussion en cours, nous vous demandons, monsieur le ministre du tourisme, en premier lieu, si vous entendez obtenir le rétablissement des trains récemment supprimés; en second lieu, si vous comptez rendre moins restrictives les condition de la circulation touristique; enfin, si vous nous promettez de vous employer à satisfaire les justes revendications du personnel des entreprises diverses de l'industrie hôtelière touristique et climatique. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Fontanet.

M. Joseph Fontanet. Mesdames, messieurs, j'ajouterai quelques observations particulières au tourisme à l'exposé très complet que M. Penoy a fait au nom de mon groupe.

L'un des principaux défauts de structure de l'économie française est le déséquilibre chronique de notre balance des comptes dû à l'insuffisance de nos exportations. Or, nous possédons une industrie essentiellement exportatrice, le tourisme, qui se classe même au tout premier rang des industries exportatrices françaises. Cette industrie est très loin d'avoir atteint la limite de ses possibilités.

Je citerai un seul chiffre.

Le solde positif de la balance touristique de l'Italie est égal au double du solde positif de la balance touristique française, et la France possède, cependant, du point de vue touris-

tique, des attraits certainement comparables à ceux de notre voisine.

Cependant, il est évident que l'industrie touristique française est très loin de tenir, dans les préoccupations des pouvoirs publics de notre pays, le même rang qu'elle tient dans les pays étrangers. Il suffit, pour le souligner, d'indiquer que, dans le budget en discussion, le tourisme représente à peine 1 p. 100 des crédits, probablement même un peu moins.

Le paradoxe permanent que représente cette situation est encore accru par un certain nombre de données nouvelles. Nous sommes à la veille d'un essor touristique sans précédent, notamment sur le plan international. Le rapporteur de la commission des moyens de communication et du tourisme a cité le chiffre de 1 million de passagers transatlantiques qui sera probablement atteint à la suite des mesures prises par les grandes compagnies aériennes américaines et de l'encouragement donné par le gouvernement des Etats-Unis aux ressortissants de ce pays à prendre leurs vacances en Europe.

Que faisons-nous pour nous préparer à entrer dans la compétition avec nos voisins, de façon à attirer chez nous la clientèle la plus nombreuse possible ?

D'autre part, les travaux préparatoires du troisième plan de modernisation et d'équipement nous apprennent que l'une des principales difficultés que nous aurons à vaincre pour poursuivre notre expansion est le manque de devises étrangères, notamment de devises provenant de la zone dollar.

Le moment n'est-il donc pas particulièrement bien choisi pour accomplir un effort essentiel en faveur de l'activité touristique, puisque cette activité est l'une de celles qui peuvent nous procurer le plus facilement, en nombre important, ces devises qui nous sont si nécessaires ?

Cet effort doit consister à encourager la modernisation et l'amélioration de tous nos moyens d'hébergement et à favoriser l'équipement de nos stations. J'ai dit: encourager tous les moyens d'hébergement; par là je veux écarter les controverses qui risquent de susciter des oppositions stériles entre l'hôtellerie traditionnelle et les formes complémentaires d'hébergemnt telles que camping, maisons familiales de vacances, gîtes ruraux, auberges de la jeunesse, dont l'apparition est liée au développement du tourisme familial et social.

Dans les perspectives de l'expansion touristique que je viens d'évoquer, il est clair que l'afflux croissant de nouvelles catégories de clientèles nécessite une capacité d'accueil accrue et une diversification des formes d'hébergement de façon à les adapter aux possibilités des différentes clientèles.

Bien plus, les différentes formes d'hébergement sont en vérité solidaires. Les hôtels de grand confort sont nécessaires, parce qu'ils peuvent seuls retenir en France une clientèle étrangère qui nous fait bénéficier d'un apport très intéressant de devises, mais ils sont nécessaires aussi pour permettre à nos régions touristiques de conserver un standing qu'apprécient tous ceux qui les fréquentent, qu'ils résident dans ces hôtels ou qu'ils soient usagers des autres modes d'hébergement.

Et n'est-il pas évident d'autre part que de nombreux jeunes Français viennent aujourd'hui au tourisme grâce au camping, aux maisons de vacances ou aux auberges de la jeunesse et deviennent par la suite des clients de l'hôtellerie traditionnelle ?

Notre souci doit donc être d'aider toutes les formes d'hébergement des touristes en France, et ce souci doit nous conduire tout d'abord à des mesures propres à remédier à la crise de l'hôtellerie française.

L'hôtellerie, plus que toute autre activité, doit sans cesse se moderniser, s'adapter, améliorer ses services. Aujourd'hui, malgré des décisions encore trop timides, les crédits accordés à l'hôtellerie en vue de lui permettre d'améliorer ses services sont encore beaucoup trop coûteux. Les taux d'intérêt sont excessifs, surtout comparés à ceux en usage dans les pays voisins du nôtre.

La question a déjà été traitée, à plusieurs reprises; je n'insisterai donc pas. Mais lorsque les hôteliers veulent actuellement procéder à des équipements nouveaux, ils subissent non seulement ce handicap de taux d'intérêt excessifs, mais encore ils sont soumis à des prêts d'une durée d'amortissement beaucoup trop courte qui ne correspond en aucune façon au taux normal d'amortissement d'installations de caractère permanent.

C'est pourquoi l'allongement de la durée des prêts est aussi une nécessité si l'on veut que l'hôtellerie française puisse réellement bénéficier de ces prêts et affronter la concurrence étrangère.

Il y a quelques mois, on parlait encore de l'éventualité d'une extension à l'hôtellerie du régime de remboursement des charges sociales et fiscales dont bénéficient les autres industries exportatrices.

Il semble qu'on ait pratiquement renoncé aujourd'hui à adapter ce régime à l'hôtellerie et je le regrette.

Les difficultés rencontrées, qui sont sérieuses, ont-elles découragé les experts ? Ce point de vue, pourtant essentiel, a-t-il été négligé ?

J'aimerais, monsieur le ministre, que vous nous disiez ce que vous comptez faire en ce sens, étant donné le caractère indispensable de cette mesure, car aucune activité n'est, plus que le tourisme, soumise à la concurrence internationale.

J'en viens maintenant aux problèmes particuliers qui sont posés par les restrictions de carburant, spécialement pour nos stations de sports d'hiver.

La France, depuis plusieurs années, a fait un effort considérable en matière de sports d'hiver. Elle s'est haussée à un rang qui lui permet de souffrir toutes les comparaisons, y compris avec la Suisse qui, jusqu'à présent, était incontestablement la vedette.

Or, il est certain que les restrictions de carburant — on l'a déjà souligné — vont porter un coup très dur aux stations de sports d'hiver pour la saison 1956-1957.

Il est indispensable que tout soit mis en œuvre pour atténuer ce coup, en particulier en aidant les hôteliers à chauffer leurs hôtels, en leur accordant sans doute des délais pour le remboursement des prêts qu'ils ont pu contracter, ou en leur permettant d'étaler le payement de leurs impôts.

J'examinerai maintenant très brièvement les mesures qui me paraissent nécessaires pour venir en aide « aux moyens complémentaires de l'accueil », pour employer une expression désormais consacrée.

Les associations qui gèrent ces organismes d'accueil ont de grands besoins en crédits d'équipement. Des sommes peuvent leur être allouées au titre du fonds de développement économique et social. Mais le pourcentage de l'autofinancement réclamé à des organisations qui n'ont pas de ressources financières importantes, la rigidité et la complexité, voire la lenteur des formalités, créent cette situation paradoxale que des crédits nécessaires et certainement insuffisants, eu égard aux besoins, ne peuvent, en fait, être entièrement utilisés.

La solution résiderait dans une réduction du pourcentage de l'autofinancement réclamé à ces associations ou tout au moins dans la possibilité pour elles de trouver les facilités de financement complémentaire grâce à l'intervention d'un fonds national de garantie.

La création d'un tel fonds était envisagée dès 1953 par la commission du tourisme du plan de modernisation et d'équipement. Nous souhaitons, monsieur le ministre, que vous preniez les mesures nécessaires pour que ces suggestions deviennent réalité.

Une meilleure coordination devrait également exister entre les différentes administrations susceptibles de s'intéresser aux formes nouvelles du tourisme social et du tourisme des jeunes: le secrétariat d'Etat aux travaux publics et sa direction générale du tourisme, la direction du fonds de développement économique et social, le secrétariat au travail et à la sécurité sociale, le ministère de l'éducation nationale et les services de la jeunesse et des sports.

Toutes ces administrations devraient coordonner davantage leurs efforts pour donner aux crédits qu'elles affectent l'efficacité la plus importante possible. L'action de ces administrations devrait elle-même être étroitement associée à celle des collectivités locales, départements ou communes, qui semblent, mieux parfois que les administrations centrales, avoir aperçu le rôle déterminant que peut jouer l'expansion touristique dans l'amélioration du sort des régions sous-développées et dans l'expansion économique de la nation tout entière.

Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le Gouvernement doit avoir une politique touristique à la mesure des efforts déployés dans les pays voisins. La situation géographique de notre pays, les attraits innombrables qu'il offre aux voyageurs étrangers, son patrimoine artistique sont des atouts de premier ordre.

En utilisant complètement ces atouts, le Gouvernement ne se procurera pas seulement des devises précieuses et des ressources matérielles importantes, il contribuera à maintenir auprès des millions d'étrangers qui franchissent chaque année nos frontières le prestige et le rayonnement culturel de la France. (*Applaudissements.*)

Mme la présidente. Je prie instamment les orateurs de bien vouloir respecter le temps de parole qu'ils ont eux-mêmes indiqué. Certains orateurs l'ont très largement dépassé, rendant ainsi difficiles des prévisions.

La parole est à M. Pflimlin à qui, d'ailleurs, cette remarque ne s'adressait pas!

M. Pierre Pflimlin. Je vous remercie, madame la présidente, de dire qu'elle ne s'adresse pas à moi. La brièveté de mon intervention montrera que vous avez raison.

Je veux simplement saisir l'occasion qui m'est donnée pour attirer l'attention du Gouvernement sur le problème de la modernisation des voies navigables, particulièrement de celles de la région de l'Est.

C'est une question ancienne, j'allais dire classique. Elle a été posée par le Parlement lorsque, dans l'article 2 de la loi ratifiant le traité instituant la communauté européenne du charbon et de l'acier, il a exprimé la volonté que, dans un délai de quelques mois, le Gouvernement présente un plan comportant la canalisation de la Moselle, l'électrification des chemins de fer et la modernisation des canaux des régions françaises intéressées par la communauté européenne du charbon et de l'acier.

Certaines étapes ont été franchies. Sur les voies ferrées, un effort d'électrification a été fait auquel il convient de rendre hommage, et un accord vient d'être conclu avec la République fédérale d'Allemagne, qui prévoit la canalisation de la Moselle.

Mais il reste le troisième volet du triptyque qui est la modernisation des canaux.

Sur ce point, il faut bien dire que l'effort accompli jusqu'à présent est tout à fait insuffisant, et je sais que M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics en est parfaitement conscient.

Le deuxième plan de modernisation et d'équipement n'a retenu qu'un certain nombre de projets de modernisation. Il en a ajourné plusieurs, tel notamment celui de la modernisation, pourtant si nécessaire, du canal du Rhône au Rhin.

Je suis bien obligé de convenir que même les prévisions du deuxième plan de modernisation et d'équipement n'ont pas été entièrement réalisées. Nous sommes actuellement au moment où se dessinent les grandes lignes du troisième plan de modernisation et d'équipement et où l'ensemble du programme pourra être repris dans une perspective d'avenir qui est maintenant clairement tracée.

La canalisation de la Moselle, qui constitue l'un des éléments du problème, l'acheminement vers la constitution d'un marché commun européen, qui nous ouvrira, je l'espère, les voies d'une expansion économique dans un cadre plus large, rendent plus nécessaire que jamais la réalisation de cette volonté que le Parlement exprimait déjà il y a plusieurs années.

C'est pourquoi j'insiste très vivement auprès du Gouvenement pour que, dans le cadre du troisième plan de modernisation et d'équipement, soient prévus des crédits suffisants pour améliorer le réseau navigable français sans le porter d'ailleurs à la hauteur des réseaux de voies navigables des pays qui nous entourent, car s'il s'agissait de doter la France d'un réseau de canaux comparables à ceux dont disposent l'Allemagne, la Belgique, c'est-à-dire les pays qui sont nos associés dans la C. E. C. A., c'est un effort financier démesuré qu'il nous faudrait envisager.

Les projets concrets élaborés sont plus modestes. Il s'agit d'approfondir, d'élargir certains canaux. Il s'agit de rendre possible leur utilisation par des chalands, des péniches un peu moins modestes. Il n'est pas question de les porter au gabarit européen. Du moins ce programme minimum qui correspond à une absolue nécessité doit-il être réalisé dans les années qui viennent.

Je serais heureux d'avoir sur ce point des assurances du Gouvernement.

Un mot, encore, sur une question plus circonstancielle, mais qui a une certaine importance, celle de l'aide à la batellerie.

Dans ces milieux une certaine émotion s'est manifestée parce que le Gouvernement semble avoir décidé de réduire l'aide qui avait été accordée à la batellerie française l'an dernier.

Cette décision avait été prise à bon escient à la suite des aménagements fiscaux que nous avions réalisés en avril 1955, aménagements qui avaient apporté quelque allégement à certains autres modes de transport, mais qui, pour des raisons que je ne veux pas énoncer afin de ne pas m'exposer à une réprimande de Mme la présidente, n'avaient pas pu bénéficier à la batellerie.

Ayant fait le tour de la question, ayant examiné toutes les solutions possibles, en plein accord avec mon éminent collègue M. Corniglion-Molinier, nous avions décidé d'accorder à la batellerie une aide, sous la forme — critiquable peut-être, dans son principe, mais c'était la seule à notre disposition — de la subvention.

Voici que cette aide est réduite dans des conditions qui paraissent périlleuses pour cette branche professionnelle importante.

J'avais le devoir de signaler cette question à l'attention du Gouvernement, en lui demandant de bien vouloir la soumettre, s'il y a lieu, à un nouvel examen très approfondi, afin d'éviter de mettre cette branche en danger et de causer, peut-être, quelques perturbations économiques dans le domaine des transports.

Il en est d'autres qu'on n'a pas pu éviter. Il n'est nul besoin de créer, sans nécessité absolue, des difficultés supplémentaires. (*Applaudissements au centre.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Nisse.

M. Robert Nisse. Mes chers collègues, je voudrais attirer très brièvement votre attention sur l'importance et l'urgence qui s'attachent à développer les moyens de transport de la région du Nord, c'est-à-dire ceux du département du Nord et du Pas-de-Calais.

Cette région doit sa position exceptionnelle dans l'économie française à un certain nombre de causes qui sont bien connues: ardeur au travail de ses habitants, fertilité de son sol, richesse en houille de son sous-sol, proximité de la mer.

La densité de sa population assure, sur place, un marché considérable, et la région parisienne constitue également, par sa proximité, un intéressant et important débouché.

Mais la prospérité de toute cette région ne pourra augmenter et même se maintenir, que si elle est placée dans des conditions concurrentielles satisfaisantes vis-à-vis des pays voisins, surtout dans le cas où, comme il est prévu dans certains projets, les protections douanières et économiques viendraient à disparaître à plus ou moins brève échéance.

Mes chers collègues, vous savez que le facteur « transport » est un poste essentiel des prix de revient.

Vous savez aussi que, pour les industries qui utilisent des matières pondéreuses, les transports par eau sont de beaucoup les plus économiques.

A cet égard, la région du Nord est très défavorisée par rapport à ses voisins et concurrents.

Le prix à la tonne des transports par eau est étroitement lié à la capacité des bateaux utilisés. Il est bien moins élevé avec les chalands de 600 tonnes et, *a fortiori*, avec ceux de 1.350 tonnes, qu'avec des péniches de 350 ou 280 tonnes. La réduction est de l'ordre de 50 p. 100, avec des chalands de 1.350 tonnes, par rapport aux péniches de 280 tonnes.

Par ailleurs, les transports sont évidemment bien plus rapides sur les grandes voies modernes au gabarit de 1.350 tonnes, que sur des canaux vétustes et mal équipés au gabarit de 350 ou de 280 tonnes, et cette accélération dans les transports permet, naturellement, une bien meilleure utilisation et une exploitation beaucoup plus rationnelle du matériel de transport.

Les économies belge, allemande, hollandaise et même luxembourgeoise disposent — ou vont prochainement disposer, M. Pflimlin le rappelait tout à l'heure — de nombreuses voies navigables au gabarit international de 1.350 tonnes.

La Belgique fait un effort considérable pour moderniser ses voies navigables. Les centres industriels de Liège et de Namur sont d'ores et déjà reliés à Anvers par des voies d'eau au gabarit de 1.350 tonnes. Le plan Van Acker prévoit une dépense de 11 milliards de francs belges — soit près de 80 milliards de francs français — dans les prochaines années, pour relier à Gand et à Anvers, par voies de 1.350 tonnes, tous les autres centres industriels belges et notamment celui de Charleroi.

L'Allemagne a, de son côté, entrepris depuis une trentaine d'années d'importants travaux; en particulier deux canaux, le Rhein-Herne-Kanal et le Weser-Datten-Kanal, au gabarit de 1.350 tonnes, qui relient au Rhin les centres houillers et industriels de la Ruhr. Aussi, avec une capacité totale de chargement sensiblement inférieure à celle de notre flotte fluviale, la flotte fluviale allemande transporte-t-elle un tonnage double de la nôtre, avec des parcours moyens de l'ordre de 225 kilomètres contre 154 kilomètres en France.

Les canaux hollandais permettent d'assurer, dans les meilleures conditions possibles, un trafic considérable.

Enfin le Luxembourg va être amené à tirer largement profit de la canalisation de la Moselle.

M. Pierre Naudet. Nous sommes bien les derniers !

M. Robert Nisse. Grâce à ces voies d'eau à grand gabarit, les frets pratiqués en Belgique et en Allemagne sont très sensiblement inférieurs à ceux qui sont appliqués en France, où le réseau fluvial est souvent à l'enfoncement de 2 mètres, mais où la navigation est assujettie à l'enfoncement de 1 mètre 80 sur des tronçons de parcours.

Par ailleurs, et pour les mêmes raisons, le trafic fluvial français est invraisemblablement lent comparé aux liaisons rapides dont bénéficient la Belgique et la Ruhr.

Voici quelques chiffres pour les minerais, compte tenu des frais de transbordement au port, plus élevés aussi en France qu'en Belgique et en Hollande.

Sur Dunkerque-Denain, soit 159 kilomètres, les frais de transport sont de 795 francs; la durée du parcours, y compris les délais de chargement, est de l'ordre de douze jours.

Sur Rotterdam-Ruhrort, soit 219 kilomètres, ces frais de transport sont de 390 francs la tonne et la durée du parcours de quatre jours.

Sur Anvers-Liège, soit 149 kilomètres, ces frais de transport sont de 375 francs la tonne et la durée du parcours de deux jours et demi.

Les chiffres sont à peu près identiques pour les transports de charbon.

Pratiquement, les frais de transport par eau sont donc actuellement deux fois plus élevés dans la région du Nord qu'en Allemagne et en Belgique — c'est d'ailleurs ce que soulignait tout à l'heure M. Dumortier — ...

M. Jeannil Dumortier. Il s'agit des trois portières.

M. Robert Nisse. ... et la durée du parcours est trois ou quatre fois plus longue.

C'est là une situation sur la gravité de laquelle jamais l'attention ne sera assez attirée.

Des travaux de modernisation s'imposent donc, de toute urgence, pour que notre région du Nord puisse maintenir sa place, et la conserver dans une organisation européenne éventuelle.

Ils s'imposent d'une façon encore plus impérative pour les industries relevant de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, qui doivent soutenir une vive concurrence de la part de leurs partenaires luxembourgeois, belges et allemands.

La loi du 10 avril 1952 portant ratification du traité de la Communauté européenne du charbon et de l'acier prévoit explicitement que le « Gouvernement français devra prendre à bref délai les dispositions nécessaires pour améliorer les voies de communication françaises, chemins de fer et canaux, pour permettre aux usines françaises de rester compétitives ».

C'est en se basant sur cet article de loi — et afin de rester compétitive — que l'industrie lorraine a si fortement insisté pour obtenir la canalisation de la Moselle.

Cette canalisation, qui va coûter fort cher aux contribuables français, va drainer tout le trafic d'une grande partie de la Lorraine vers l'Allemagne et les Pays-Bas.

Nous nous étonnons, nous, gens du Nord, qu'on hésite à faire un effort financier bien moindre pour moderniser nos rivières et nos canaux, afin que notre industrie puisse, elle aussi, rester compétitive dans le cadre de la C. E. C. A. et que son trafic puisse passer par Dunkerque qui, lui, est port français. (*Applaudissements.*)

Cet effort de modernisation est absolument indispensable. Sous l'impulsion d'un ingénieur dynamique de talent, M. Dumas, certains travaux ont déjà été effectués, mais ils sont encore, et de beaucoup, insuffisants.

L'ensemble des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, dont la réalisation date presque entièrement du siècle dernier, assure un trafic qui a atteint en 1955 un tonnage de plus de 20 millions de tonnes.

Pour la seule grande artère Dunkerque-Valenciennes, l'importance annuelle du tonnage est de l'ordre de 12 millions de tonnes.

Dans son état actuel, le réseau de canaux Dunkerque-Valenciennes n'est ouvert qu'aux péniches de 350 tonnes et celles-ci ne peuvent, souvent, être chargées qu'à un tonnage inférieur — 280 tonnes — en raison du faible enfoncement.

Même si ce réseau restait au gabarit actuel, il serait nécessaire de reprendre, sur de grandes longueurs, les défenses des berges éboulées, d'élargir et d'approfondir certaines parties, de rectifier certains tracés, de remplacer les écluses anciennes à débit limité et enfoncement réduit, manœuvrées à la main, par des ouvrages modernes électrifiés, à grande dimension et à grand débit, et, enfin, d'exécuter d'importants travaux pour assurer le dénoyage de terrains riverains et pour permettre l'assainissement des localités traversées.

Plusieurs sections de ce réseau — M. Dumortier l'a rappelé — ont, du reste, été aménagées pour permettre la navigation au grand gabarit et certains ouvrages très importants, dès à présent réalisés, sont conçus pour la navigation à 1.350 tonnes.

Il s'agit donc de relier entre elles des sections déjà existantes.

Les dépenses correspondant à la modernisation de cette artère Dunkerque-Valenciennes et de sa dérivation sur Lille dépassent 30 milliards de francs. Mais, de toute façon, une fraction importante de cette somme devrait être engagée — je viens de le démontrer — pour maintenir cette voie dans son état actuel, si bien que la part correspondant à la mise à grand gabarit de 1.350 tonnes ne dépasse guère 10 ou 12 milliards de francs, c'est-à-dire une somme bien inférieure à notre effort prévu pour la canalisation de la Moselle.

Nous nous félicitons tous, j'en suis sûr, de la décision qui a été prise de doter le port de Dunkerque d'un équipement moderne, notamment pour la réception et la manutention des matériaux pondéreux: minerais, combustibles solides et liquides, ferrailles, produits sidérurgiques ou métallurgiques.

Mais à quoi serviraient toutes ces installations si ce port n'était pas relié par des voies de communication modernes et rapides avec les zones industrielles de l'arrière-pays ?

Et puis, il est certain que, si une voie satisfaisante par eau ne relie pas ces zones industrielles à Dunkerque, le trafic risque d'être automatiquement amené à suivre le courant naturel qui l'entraîne vers les ports belges et hollandais.

N'oublions jamais, mes chers collègues — je l'ai dit à cette tribune et je supplie le Parlement de s'en souvenir — que la goutte d'eau qui tombe dans le département du Nord et dans le bassin minier du Pas-de-Calais ne va pas à Dunkerque, sauf pour la zone bordant immédiatement le littoral. Elle ne se dirige pas davantage vers le bassin parisien.

Elle va se jeter dans la mer du Nord, aux Pays-Bas, après être passée par la Belgique; elle va soit à Gand, soit à Anvers, soit à Rotterdam, soit à un autre port belge ou hollandais, mais jamais vers un port français.

Qui ne voit l'importance de cette simple constatation, à laquelle viennent s'ajouter aussi d'autres faits portant, eux, sur les distances ?

Le port de Lille, en suivant le cours des eaux, est à 97 kilomètres de Gand; il est, par les canaux, à 115 kilomètres de Dunkerque. Et 28 kilomètres seulement séparent actuellement le port de Lille du canal belge de Tournai au gabarit de 1.350 tonnes.

Valenciennes, en suivant le cours des eaux, est à 119 kilomètres de Gand et, par les canaux, à 172 kilomètres de Dunkerque.

Maubeuge, en suivant le cours des eaux, est à 174 kilomètres d'Anvers et, par les canaux, à 362 kilomètres de Dunkerque.

Jeumont — dont je parlerai encore dans un instant — est, en suivant le cours des eaux, à 161 kilomètres d'Anvers. Il est actuellement, par les canaux, à 375 kilomètres de Dunkerque et, pour aller de Jeumont à Dunkerque, il faut traverser 92 écluses et deux grands souterrains.

Oui, je l'affirme, la question qui est aujourd'hui posée est de savoir si on veut que le trafic de notre région du Nord passe à Dunkerque, ou si on se résigne à le voir détourner vers les ports belges.

Elargissant encore notre propos, nous touchons là un problème d'un ordre bien plus général — qu'a effleuré du reste M. Pflimlin tout à l'heure — et qui dépasse de beaucoup le cadre de notre région du Nord.

Il suffit de regarder une carte de l'Europe occidentale pour s'en convaincre.

Tous les cours d'eau importants de l'Allemagne de l'Ouest, de Belgique, de Hollande et aussi ceux de nos départements du Nord et de l'Est, de ce qui fut autrefois la partie septentrionale de la Lotharingie, puis du duché de Bourgogne et des Pays-Bas, qu'on a souvent et si improprement qualifiés d'espagnols, tous ces cours d'eau vont se jeter dans la mer du Nord, aux bouches communes de l'Escaut, de la Meuse et du

Rhin, où sont situés les grands ports de Gand, Anvers et Rotterdam.

La Hollande et la Belgique, je l'ai rappelé tout à l'heure, font des efforts considérables pour attirer le trafic vers ces grands ports.

Bientôt Erquelines, qui touche Jeumont, dont je viens de parler, sera reliée par une voie d'eau, au gabarit de 1.350 tonnes, à Anvers et, quoiqu'on fasse du reste, Erquelines sera toujours bien plus près d'Anvers que de Dunkerque, puisqu'à vol d'oiseau cette ville est à environ 100 kilomètres d'Anvers et à 140 kilomètres de Dunkerque.

Il est bien certain qu'à cette époque où l'on parle tant de « faire l'Europe » et de « supprimer les frontières », si nous ne voulons pas que, dans quelques années, tout le trafic de ces vastes et très riches régions soit infailliblement drainé — et pour toujours sans doute — vers Gand, Anvers et Rotterdam, il est indispensable de porter immédiatement au gabarit de 1.350 tonnes les voies d'eau qui relient Dunkerque à Lille et aussi au bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais, et au bassin métallurgique de Valenciennes.

Demain, il faudra construire un canal au même gabarit entre l'Escaut et la Sambre, c'est-à-dire entre la région de Valenciennes et le bassin métallurgique d'Aulnoye, Hautmont, Maubeuge, Jeumont.

Il faudra ensuite le prolonger jusqu'à la Meuse, et plus loin encore, par la vallée de la Chiers, jusqu'en Lorraine.

On dira que ce sont de bien vastes projets, mais l'idée n'est pas nouvelle, mes chers collègues, puisque, retenez bien ces dates, des lois du 26 juillet 1881 et du 3 juillet 1882 ont déclaré d'utilité publique un canal devant relier l'Escaut à la Meuse.

Si ces grands travaux ne sont pas exécutés le plus rapidement possible — je m'excuse de le répéter — surtout après la réalisation du canal de la Moselle, toute une immense partie de notre territoire risquent d'être attirée économiquement par les régions vers lesquelles coulent les rivières qui l'arrosent.

Et qui ne comprend le danger d'une pareille attirance dans un monde où l'économique entraîne, hélas! trop souvent le politique ?

La voie d'eau à 1.350 tonnes Dunkerque-Valenciennes et son prolongement vers l'Est s'imposent donc de toute urgence. Tout comme s'est imposée l'électrification, si parfaitement conçue et réalisée, de la voie ferrée Thionville-Lille, électrification qu'il faudra sans aucun doute, à mon avis, prolonger jusqu'à Dunkerque.

Oui, tous ces travaux sont nécessaires, comme sont nécessaires, pour des raisons tout à fait semblables, la modernisation et le développement de toutes — je dis bien toutes — les voies de communication qui relient la région du Nord à la région parisienne, qu'il s'agisse de chemins de fer — et nous nous félicitons grandement de l'électrification des voies ferrées Paris-Lille — qu'il s'agisse de routes, et il faut hâter les travaux de l'autoroute Paris-Lille dont le premier tronçon est si réussi; qu'il s'agisse de canaux aussi. Il faudra moderniser le canal de Saint-Quentin, porter au grand gabarit la voie d'eau Oise-Sambre.

Dès maintenant — je me permets encore d'insister sur ce point comme je l'ai déjà fait bien souvent — il faut enfin terminer le canal du Nord qui, d'Arleux à Noyon, doit permettre d'améliorer considérablement les relations par eau entre le Nord et Paris, en particulier les transports si importants de charbon du Nord vers Paris et ceux des matériaux de construction, des sables et des graviers, de la région parisienne vers le Nord.

Le 25 mai 1955, j'ai développé en détail devant l'Assemblée toutes les raisons — que M. Dumortier a reprises en partie — qui imposent de finir enfin ce canal dont les travaux, au gabarit de 400 tonnes, ont été aux trois cinquièmes exécutés dès avant la guerre de 1914-1918.

Son achèvement a été promis par M. Edgar Faure, alors président du conseil, le 8 mai 1955 lors d'un voyage à Lille. Il a également été promis par MM. Chaban-Delmas et Corniglion-Molinier, qui ont été vos prédécesseurs, monsieur le secrétaire d'Etat, au ministère des travaux publics.

Le 22 mars dernier, au Conseil de la République, vous avez confirmé votre désir de voir commencer en 1957 les travaux du canal du Nord, réalisation à laquelle, ajoutiez-vous, vous étiez « très attaché ». Et puisque, pour reprendre vos propres expressions, « le roi de France se souvient des interventions du duc d'Orléans », je vous dirai, monsieur le secrétaire d'Etat, citant cette fois une phrase de M. le ministre des affaires économiques et financières à la séance du 22 mars 1956 au Conseil de la République: « Pas plus que vous, nous ne voulons d'oraison funèbre: je vous demande un faire-part de naissance pour demain. » (*Sourires et applaudissements.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. Mesdames, messieurs, nous regrettons vivement que le temps qui nous est imparti ne nous permette pas de formuler toutes nos observations sur les chiffres qui nous sont présentés, surtout en ce qui concerne l'entretien des routes et la suppression de 1.950 emplois portant essentiellement sur les agents de travaux, les conducteurs de chantiers et les adjoints techniques.

Alors que, en raison de l'augmentation constante de la circulation, du nombre toujours plus grand des accidents, de l'usure des routes et de l'impérieuse nécessité de les améliorer, vous devriez augmenter les crédits d'entretien et de personnel, vous les diminuez. Chaque année, vous exigez davantage de revenus de la route et en contrepartie, chaque année, vous lui en accordez un peu moins.

Vous pratiquez là une politique qui n'est conforme ni aux intérêts de la route, ni à ceux de la circulation, ni à l'intérêt économique du pays.

Nous regrettons vivement, pour plusieurs raisons, la suppression des 1.950 agents sur laquelle je veux revenir rapidement.

D'abord, vous supprimez des postes de titulaires que vous serez dans certains cas obligés de remplacer. Par qui les remplacerez-vous ? Par des auxiliaires à qui vous donnez des salaires au rabais.

Ensuite, ces auxiliaires sont payés sur les crédits des travaux d'entretien déjà en diminution.

Cette politique de votre ministère à l'égard du personnel n'est pas nouvelle et nous avons déjà dénoncé ici le caractère rétrograde de la direction centrale.

Très souvent, notre commission des travaux publics et l'Assemblée ont voulu remédier à cet état de choses, mais il faut bien admettre — et ce budget en est une démonstration supplémentaire — que nous n'y sommes pas encore parvenus.

Nous pouvons ajouter que tous les ministres qui se sont succédé au ministère des travaux publics ne nous ont pas suffisamment aidés dans ce domaine et nous ont bien déçus.

D'une façon générale, ces conceptions, ces dispositions ne peuvent qu'aggraver la désaffection de nombreux techniciens dont la rémunération est très sensiblement inférieure à celle qu'ils pourraient obtenir dans l'industrie privée.

Je voudrais intervenir, comme chaque année, en faveur d'une catégorie de votre personnel particulièrement déshéritée. Il s'agit des agents de travaux, des conducteurs de chantiers et également des agents de la navigation intérieure et des ports maritimes.

Depuis des années, ces agents qui travaillent dans des conditions pénibles, difficiles que nous connaissons tous, demandent à être classés dans la catégorie active avec effet rétroactif.

L'Assemblée, à de nombreuses reprises, a manifesté son accord, son désir de leur donner satisfaction. Ils attendent encore. A votre dernière visite à notre commission, monsieur le ministre, nous vous avons fait part d'une concession très importante de leur part. Ils accepteraient, si vous les classiez en service actif, que l'âge de la retraite ne soit pas modifié, comme cela existe déjà pour d'autres catégories.

Avez-vous, monsieur le ministre, examiné cette proposition ? Les intéressés peuvent-ils espérer obtenir satisfaction ?

Enfin, notre commission a adopté à l'unanimité un rapport accordant à ces personnels une prime de rendement exceptionnelle, étant donné qu'ils sont exclus du champ d'application du décret portant ajustement et fixation des primes de services et de rendement des fonctionnaires des ponts et chaussées.

Mais M. le secrétaire d'Etat au budget a émis un avis catégoriquement défavorable à la prise en considération de ce rapport sous le prétexte, entre autres, qu'un effort a été fait pour le remboursement de leurs frais de tournée.

Or, à ce sujet, monsieur le ministre, je voudrais vous donner connaissance d'une note parue dans un journal syndical:

« Chaque année, l'administration, sous prétexte d'insuffisance de crédits, retarde de plusieurs mois le payement de vos indemnités régulières, chaque année l'administration, en fin d'exercice, fait des avances importantes aux entrepreneurs et aux entreprises pour épuiser des crédits ».

Pourquoi une telle politique antisociale ?

D'autres catégories très méritantes nous ont demandé d'intervenir en leur faveur. Les ouvriers des parcs automobiles et des ateliers maritimes se plaignent notamment que la circulaire du 10 octobre 1953 qui détermine leurs salaires de base d'après les minima de la convention du bâtiment et des travaux publics de la région parisienne ait été un prétexte pour abaisser la prime de rendement de 12 à 8 p. 100, que, dans la classification, les chauffeurs aient été lésés et que les augmentations de salaires accordées dans le bâtiment ne leur soient pas données.

Ils demandent donc, pour éviter ces injustices, un salaire national indiciaire à parité avec leurs homologues des P. T. T. et des administrations centrales.

Une autre catégorie d'agents de votre ministère nous demande d'évoquer dans cette enceinte leur situation. Il s'agit des commis et personnels de bureau. Ces agents attendent depuis des années la parution de leur statut particulier qui, après avoir recueilli l'accord de principe des services de la fonction publique, après avoir été remanié, a été soumis à l'administration des finances le 23 décembre 1955.

Alors que les salaires de ces personnels étaient, il y a plusieurs années, à parité avec ceux de leurs homologues des P. T. T., ceux-ci ont vu leur situation revalorisée, alors que les commis des ponts et chaussées sont toujours à l'indice 240.

Il serait donc logique que l'étirement de carrière d'agent principal prévu dans le projet de statut soit accordé à ces agents particulièrement défavorisés.

Enfin, je voudrais citer d'autres catégories d'agents au sujet desquelles nous sommes déjà intervenus au mois de juin.

Les agents des laboratoires nous disent: aucune modification, aucune amélioration n'est intervenue pour nous.

Ce sont les personnels des phares, dont le métier est si pénible, qui écrivent: « Nos observations de l'année dernière sont toujours valables ».

Si nous avions un bulletin de santé morale à rédiger, nous pourrions écrire pour tous vos personnels, monsieur le ministre: « Déception générale ».

Je voudrais maintenant parler d'une corporation qui ne dépend pas de votre ministère mais dont vous êtes le tuteur pour de nombreux problèmes essentiels: les conducteurs routiers.

Vous avez reçu une lettre de la fédération des transports C. G. T. attirant votre attention sur les conséquences, pour ces travailleurs, des restrictions sur les carburants.

Des propositions de loi, des rapports ont été déposés, ayant pour objet d'obtenir pour eux des dispositions et des conditions de travail plus humaines.

En effet, actuellement, l'intensification du travail s'accroît: augmentation de la capacité du véhicule en places et en tonnage, accroissement du nombre de kilomètres à parcourir, accélération de la vitesse et de la rotation des véhicules, développement de l'encombrement, diminution des effectifs par rapport au travail exigé.

L'usure nerveuse du personnel s'accentue dangereusement. Les conditions de sécurité ne sont plus assurées et les accidents se multiplient.

Nous avons demandé que tous ces problèmes soient étudiés. Nos rapports n'ont pas rencontré, dans votre ministère, la compréhension que nous eussions souhaitée.

Nous avons, pendant de longs mois, lutté pour que ces travailleurs soient affiliés à la C. A. M. R., l'âge de la retraite étant fixé à cinquante-cinq ans et soixante ans selon les cas. Mais, par suite des pressions de la fédération des gros transporteurs routiers, tous nos efforts sont jusqu'ici demeurés vains.

Une loi votée en 1950 n'a jamais été appliquée. Les votes de notre commission et de l'Assemblée n'ont jamais été respectés, si invraisemblable que cela puisse paraître.

Mieux, vous avez constitué une caisse complémentaire, la C. A. R. C. E. P., et vous l'avez fait par décret, car jamais sans doute le Parlement n'aurait voté une telle mesure, étant donné sa position si souvent affirmée en faveur du maintien de la C. A. M. R.

D'ailleurs, ce régime complémentaire ne donne satisfaction ni aux intéressés ni aux organisations syndicales.

Les mesures que vous avez prises, malgré nous, vous obligent à inscrire au budget des subventions d'équilibre et, malgré cela, vous n'accordez aux agents en retraite que des majorations et non la péréquation à laquelle ils peuvent prétendre.

Il faudra, d'ailleurs, revenir un jour sur ce problème, en raison des conditions de travail qui sont imposées à ces routier.

A toute cette liste, je puis ajouter les agents secondaires et des tramways, nouvellement recrutés, pour lesquels on a reculé, par rapport aux anciens, l'âge de départ à la retraite.

Cette mesure ne facilite d'ailleurs pas le recrutement et n'améliore pas le climat de justice indispensable à la bonne marche des entreprises.

Si nous avions pu déposer des amendements, nous aurions demandé à l'Assemblée de confirmer une nouvelle fois sa position sur ces problèmes. Comme nous sommes dans l'impossibilité de le faire, nous vous demandons, monsieur le ministre, de nous dire vos intentions et de tenir compte de nos observations.

Toutefois, étant donné l'importance des questions relatives aux personnels, qui ne sont pas favorablement réglées, notre groupe a décidé de voter contre le titre III et nous demandons à nos collègues de nous imiter pour inviter, une fois de plus, le Gouvernement à tenir compte de nos suggestion. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Marius Cartier.

M. Marius Cartier. Mesdames, messieurs, au nom du groupe communiste, je voudrais, une fois de plus, attirer l'attention du Gouvernement et de la direction de la S. N. C. F. sur la situation dramatique des cheminots actifs et retraités et sur l'urgence qu'il y a de faire droit à leurs justes revendications.

L'immense majorité de la population de notre pays ainsi que les étrangers qui utilisent nos chemins de fer se plaisent à reconnaître à la S. N. C. F. les qualités d'un grand service public, le plus moderne du monde, qui assume la charge d'un trafic de voyageurs et de marchandises plus important, comparativement, que dans les autres pays.

Il n'est donc pas surprenant que la fermeture de lignes dites secondaires et la suppression de trains de voyageurs et même express soulèvent une profonde émotion et provoquent de légitimes et nombreuses protestations de la parts des usagers et des cheminots qui aiment leur outil de travail.

Les usagers et les cheminots estiment qu'au lieu de supprimer des lignes et des trains, il conviendrait de rechercher les meilleurs possibilités de desserte des communes situées à proximité du chemin de fer, de multiplier les haltes, d'aménager les abris et d'employer davantage d'autorails légers.

Malgré la fermeture de lignes et la suppression de trains, l'année 1955 a été considérée comme l'année record pour la Société nationale des chemins de fer français. L'année 1956 sera supérieure encore à moins que ces derniers mois ne soient catastrophiques à la suite de la crise économique qui s'ouvre du fait de l'agression contre l'Egypte.

Du 1er au 30 septembre 1956 le tonnage transporté a été en augmentation sensible: 147.800.000 tonnes kilométriques contre 138.500.000 tonnes pour la même période de 1955, soit une augmentation de 6,7 p. 100 et de 6.2 p. 100 pour les recettes; par rapport à 1938 le trafic de voyageurs a augmenté en 1955 de 20 p. 100 avec 30 p. 100 de trains en moins.

Pour les marchandises, nos chemins de fer ont transporté en 1955 46.800 millions de tonnes kilométriques contre 26 milliards en 1938, avec un personnel réduit de 150.000 unité au moins.

Il y avait 516.000 agents en 1938; il y en a maintenant 366.000. La productivité de chaque cheminot est donc passée de 100 à 200. Je dois ajouter que nous sommes le pays qui a le moins d'agents par kilomètre exploité: 10 seulement contre 15 en Grande-Bretagne et 14 en Belgique.

Il n'y a donc pas un seul pays au monde qui exige de ses travailleurs du rail un effort semblable à notre pays pour un pouvoir d'achat inférieur de plus de 30 p. 100 par rapport à 1938 et un travail plus dur puisque le cheminot ne faisait en 1938 que 40 heures de travail par semaine au lieu de 48 actuellement.

Les gens de bonne foi peuvent donc constater que le progrès social à la Société nationale des chemins de fer français est très loin de correspondre au progrès technique et au développement de la productivité qui bien souvent met en danger la vie des cheminots.

En raison de ces considérations et de l'augmentation constante du coût de la vie qui dépasse 10 p. 100 depuis le 1er janvier 1956, en raison aussi de l'augmentation qui va suivre la crise due à l'agression contre l'Égypte, il est nécessaire et

urgent d'améliorer le pouvoir d'achat des familles des cheminots actifs et retraités et aussi leurs conditions de travail.

Dans certains milieux, on tend à faire croire au grand public que les cheminots sont des travailleurs bien payés et, de ce fait, qu'ils sont responsables du déficit de la Société nationale des chemins de fer français. Je veux démontrer que la réalité est tout autre. Actuellement, plus de 100.000 cheminots sur 366.000 gagnent moins de 30.000 francs par mois.

Le salaire net mensuel d'un agent de la région parisienne débutant à l'échelle 1 se monte à 26.790 francs et, dans une petite localité de province, le même agent ne gagne que 24.000 francs. Un ouvrier qualifié de première classe, échelle 5, de la région parisienne, perçoit un salaire mensuel net de 34.830 francs et ce n'est pas la récente augmentation de 1 p. 100 qui va leur donner satisfaction.

Ce que veulent les cheminots, c'est que le traitement mensuel de l'agent débutant, échelle 1, coefficient 100, soit porté à 30.000 francs par mois, sans abaissement de zone.

Dans l'immédiat, ils demandent uniformément une augmentation de 6.000 francs par mois pour chaque agent, la simplification du calcul et des méthodes de rémunération, la suppression des notes de mérite de fin d'année et leur remplacement par un treizième mois, comme à Electricité de France. Ils exigent la loi de 40 heures en cinq jours sans diminution de salaire. Ils demandent l'amnistie et la réintégration de tous les agents frappés de sanctions et révoqués pour action syndicale et faits de grève, la convocation d'une commission paritaire, constituée au prorata de l'influence des organisations syndicales, pour discuter des salaires et des retraites et la levée de la discrimination qui frappe l'organisation de la Confédération générale du travail des cheminots. Ils demandent que celle-ci soit admise au conseil d'administration et invitée pour la discussion comme le sont les autres fédérations.

Les cheminots anciens combattants demandent, eux, un peu moins de fleurs, mais le bénéfice de la double campagne, comme on l'a accordée aux agents des collectivités publiques. Actuellement, la pension des retraités n'est calculée que sur une partie seulement de la rémunération du cheminot actif. Un montant de 30 p. 100 environ, constitué par l'indemnité de résidence et les pertes de productivité ne compte pas pour la retraite, alors qu'à son origine le régime de retraite de 1911 n'excluait du calcul de la pension que les remboursements de frais et les secours.

De ce fait, un retraité à l'échelle 2, après trente ans de services comptant pour la retraite, ne touche aujourd'hui que 15.640 francs par mois pour lui et sa compagne.

Pour porter remède à cette situation, les cheminots demandent, et nous demandons avec eux, la péréquation intégrale par l'intégration dans le traitement de l'indemnité de résidence et des parts de productivité.

Dans l'immédiat, quelle que soit la forme de l'augmentation accordée aux actifs, ils demandent que cette augmentation compte intégralement pour la retraite.

Quant aux veuves, leur pension de réversibilité correspond à la moitié de la pension intiale. Plus de vingt-cinq mille d'entre elles touchent moins de 8.000 francs par mois. C'est nettement insuffisant, même avec la récente amélioration que constitue la création du fonds de solidarité. Le prix du loyer, du charbon, de l'éclairage, l'augmentation du coût de la vie grèvent lourdement leurs maigres ressources. Il est donc nécessaire et urgent de porter cette réversibilité à 75 p. 100 au lieu de 50 p. 100.

Rendre périodiquement hommage aux cheminots c'est bien, mais cela ne fait pas bouillir la marmite. Faire droit à leurs justes revendications serait beaucoup mieux.

Surtout, qu'on ne nous dise pas que cela n'est pas possible, que la S. N. C. F. est déjà en déficit car, en vérité, si la gestion de la S. N. C. F. était normale — même en régime capitaliste et comparable à celle des autres industries, il n'y aurait pas de déficit et l'administration pourrait faire droit aux justes revendications de ses agents actifs et retraités. Mais chacun sait qu'en régime capitaliste, surtout depuis 1947, les sociétés nationales sont gérées au profit des grosses sociétés et au détriment des usagers qui représentent la masse du peuple et des employés. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

En voici la démonstration avec des chiffres et des faits concrets pour la S. N. C. F.

Comment se fait-il que la S. N. C. F. ait transporté plus de 20 milliards de tonnes-kilométriques supplémentaires dans l'année 1955 qu'en 1938 et qu'il y ait déficit ? En voici les raisons.

En 1938 le prix du transport au détail était de 1,40 franc la tonne kilométrique. En 1955, le prix perçu était de 44,30 francs, soit un coefficient de majoration de trente-deux par rapport à 1938. Et il s'agit là du prix moyen.

D'autre part, dans sa réunion du 14 novembre dernier, le conseil d'administration de la S. N. C. F. a adopté une proposition tendant à majorer les prix des expéditions de détail et des petits colis et à opérer, au contraire, une diminution importante sur les tarifs de transports en wagons et trains complets.

Pour l'année 1955, le transport au détail n'a représenté que 1.200 millions de tonnes kilométriques; par contre, le transport en wagons et trains complets a représenté 46.600 millions de tonnes kilométriques, soit 97 p. 100 de tout le trafic marchandises.

Or, pour le transport en wagons et trains complets, le prix perçu avant guerre était de 0,33 franc la tonne kilométrique — et il s'agit là d'un tarif préférentiel. Mais, pour 1955, la S. N. C. F. n'a perçu que 5,08 francs, soit une majoration de quinze fois seulement — et il s'agit, là aussi, de prix moyen.

Lorsque la S. N. C. F. commande de l'outillage ou un ensemble de marchandises aux prix de gros, les prix lui sont majorés, par rapport à 1938, de trente-deux, trente-quatre et même trente-six fois.

Les statistiques du Gouvernement indiquent que les prix de gros ont été majorés de vingt-cinq fois par rapport à 1938, ce qui est au-dessous de la réalité. En admettant qu'il en soit ainsi, la conclusion serait la suivante: si la S. N. C. F. et le Gouvernement avaient appliqué au prix du transport en wagons et trains complets le même coefficient d'augmentation que celui qui est constaté pour les prix de gros, les grosses sociétés capitalistes auraient payé 8,25 francs la tonne kilométrique, au lieu de 5 francs à l'heure actuelle.

Par ce système de cadeaux à plus de 2.000 grosses sociétés, comme Péchiney, Schneider, Usinor, Saint-Gobain, etc., la S. N. C. F. subit un manque à gagner de 3 fr. 25 par tonne kilométrique, soit, pour 46.600 millions de tonnes kilométriques, plus de 140 milliards pour une seule année.

Si l'on décidait de renoncer à un tel système, il n'y aurait donc pas de déficit en 1957, et il serait possible de faire droit aux justes revendications des cheminots — augmentation des salaires, retraites et pensions, octroi du bénéfice de la double campagne — sans demander un centime au budget de l'Etat.

Pour ces raisons, étant donné qu'il nous est interdit de déposer des amendements pour manifester notre volonté de voir aboutir les justes revendications des cheminots actifs et retraités, le groupe communiste votera contre le titre IV du budget des travaux publics.

Nous sommes convaincus que, par leur union et leur action, les cheminots sauront faire aboutir leurs revendications. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme la présidente. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 8 —

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Ce soir à vingt et une heures, deuxième séance publique:

Suite de la discussion du projet de loi n° 2951 et de la lettre rectificative n° 3289 du projet de loi de finances pour 1957 (n°s 3207, 3227, 3233 et annexe 3261, 3262, 3270, 3290, 3313, 3318, 3319, 3343, 3347, 3348. — M. Francis Leenhardt, rapporteur général).

Dépenses ordinaires:

Affaires économiques et financières:

I. — Travaux publics, transports et tourisme (*suite*).

III. — Marine marchande.

Affaires économiques et financières:

Agriculture.

Affaires économiques et financières:

II. — Services financiers.

III. — Affaires économiques.

IV. — Commissariat général du plan.

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,

MARCEL M. LAURENT.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

1re séance du vendredi 30 novembre 1956.

SCRUTIN (N° 322)

Sur les propositions de la conférence des présidents.

Nombre des votants 578
Majorité absolue 290

Pour l'adoption 430
Contre 148

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abelin.
Alduy.
Alliot.
Alloin.
André (Adrien), Vienne.
André (Pierre), Meurthe-et-Moselle.
Angibault.
Anthonioz.
Antier.
Anxionnaz
Apithy.
Arabi El Goni.
Arbeltier.
Arbogast.
Arnal (Frank).
Arrighi (Pascal).
Aubame.
Auban (Achille).
Babet (Raphaël).
Bacon
Badie
Bailliencourt (de).
Balestreri.
Barennes.
Barrachin.
Barrot (Noël).
Barry Diawadou
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Bayrou
Beauguitte (André).
Bégouin (André), Charente-Maritime.
Bégouin (Lucien), Seine-et-Marne.
Bénard, Oise.
Bergasse.
Berrang.
Berthet.
Berthommier.
Bettencourt.
Bichet (Robert).
Bidault (Georges).
Billères
Binot
Bocoum Barèma Kissorou.
Boisdé (Raymond).
Bône
Boni Nazi.
Bonnaire.
Edouard Bonnefous
Bonnet (Christian), Morbihan.
Bonnet (Georges), Dordogne.
Boscary-Monsservin.
Bouhey (Jean).
Bouret
Bourgeois.
Bourgès-Maunoury.
Bouxom.
Bouyer.
Brard.
Bretin
Bricout.
Briffod.
Brocas.
Bruelle.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Buron.
Cadic.
Caillavet
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Cassagne.
Catoire.
Cayeux (Jean).
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charles (Pierre).
Charlot (Jean).
Charpentier.
Chatelain.
Chatenay.
Chauvet
Cheikh (Mohamed Saïd).
Chevigné (Pierre de).
Chevigny (de).
Christiaens.
Coirre
Colin (André).
Condat-Mahaman.
Conombo.
Conte (Arthur).
Cormier.
Corniglion-Molinier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coumaud
Coulibaly Ouezzin.
Coulon.
Courant.
Courrier.
Coutant (Robert).
Couturaud.
Crouan.
Crouzier (Jean).
Cuicci.
Cupfer.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damasio.
Daron.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Davoust.
Defferre.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Dejean.
Delabre.
Delachenal.
Denvers.
Depreux.
Desouches
Desson (Guy).
Devinat.
Dia (Mamadou).
Diallo Saïfoulaye.
Dicko (Hammadoun).
Dides
Mlle Dienesch.
Diori Hamani.
Dixmier.
Dorey.
Douala.
Doutrellot.
Dronne.
Ducos.
Dumas (Roland).
Dumortier.
Dupraz (Joannès).
Duquesne.
Durbet.
Durroux.
Duveau.
Engel.
Evrard.
Faggianelli.
Faraud.
Fauchon
Faure (Edgar), Jura.
Faure (Maurice), Lot.
Febvay
Félice (de).
Félix-Tchicaya.
Féron.
Ferrand (Joseph), Morbihan.
Fontanet.
Fourcade (Jacques).
François-Bénard, Hautes-Alpes.
Frédéric-Dupont.
Gabelle.
Gaborit.
Gagnaire.
Gaillard (Félix).
Gaillemin.
Galy-Gasparrou.
Garat (Joseph).
Garet (Pierre).
Gaumont.
Gautier-Chaumet.
Gavini
Gayrard.
Gazier.
Georges (Maurice).
Gernez.
Giacobbi
Giscard d'Estaing.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Goussu.
Gozard (Gilles).
Grandin.
Grunitzky.
Guibert.
Guille.
Guillou (Pierre).
Guislain.
Guissou (Henri).
Guitton (Antoine), Vendée.
Guitton (Jean) Loire-Inférieure.
Guyon (Jean-Raymond).
Halbout.
Helluin (Georges).
Hénault.
Henneguelle.
Hernu.
Hersant.
Houphouet-Boigny.
Hovnanian.
Huel (Robert-Henry).
Hugues (André), Seine
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Icher.
Ihuel.
Isorni
Jacquet (Michel).
Jaquet (Gérard).
Jarrosson.
Jean-Moreau.
Jégorel.
Joubert.
Juliard (Georges).
July
Juskiewenski.
Juvenal (Max).
Keita (Modibo).
Kir.
Klock.
Kœnig.
Laborbe
Lacaze (Henri).
La Chambre (Guy)
Lacoste.
Lafay (Bernard).
Laforest.
Lainé (Jean), Eure.
Lainé (Raymond), Cher.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Larue (Raymond), Vienne.
Larue (Tony), (Seine-Maritime).
Laurens (Camille).
Le Bail.
Leclercq.
Lecourt.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine).
Le Floch.
Lefranc (Jean), Pas-de-Calais.
Legendre.
Léger.
Lejeune (Max)
Lemaire.
Mme Lempereur.
Léotard (de).
Le Strat.
Levindrey.
Lipkowski (Jean de).
Liquard.
Lisette.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Luciani
Lussy (Charles).
Lux.
Mabrut.
Maga (Hubert).
Mahamoud Harbi.
Mailhe.
Malbrant.
Manceau (Bernard), Maine-et-Loire.
Mao (Hervé).
Marcellin.
Margueritte (Charles).
Marie (André).
Maroselli
Martin (Gilbert), Eure.
Masse.
Masson (Jean).
Maurice-Bokanowski.
Mayer (Daniel).
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Moida
Médecin.
Méhaignerie.
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Mérigonde.
Métayer (Pierre).
Meunier (Jean), Indre-et-Loire.
Michaud (Louis).
Mignot.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Mondon, Moselle.
Monin.
Monnerville (Pierre).
Monnier.
Montalat.
Monteil (André).
Montel (Eugène), Haute-Garonne.
Montel (Pierre), Rhône.
Morève.
Morice (André).
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Naegelen (Marcel-Edmond).
Naudet.
Nerzic.
Nicolas (Lucien), Vosges.
Nicolas (Maurice), Seine.
Ninine.
Nisse
Notebart.
Oopa Pouvanaa.
Ortlieb.
Orvoen.
Ouedraogo Kango.
Palmero.
Panier
Paquet.
Parmentier.
Parrot.
Paulin
Pebellier (Eugène).
Pelat.
Pelleray.
Penoy.
Perroy.
Pesquet.
Petit (Guy).
Pflimlin.
Pianta.
Pierrebourg (de).
Piette.
Pinay.
Pineau.
Pinvidic.
Plantevin.
Plantier.
Pleven (René).
Poirot.
Pommier (Pierre).
Prigent (Tanguy).
Priou.
Prisset.
Privat.
Provo.
Puy.
Queuille (Henri).
Quinson.
Paingeard.
Rakotovelo.
Ramadier (Paul).
Ramel.
Ramonet.
Raymond-Laurent.
Regaudie.
Reille-Soult.
Réoyo.
Révillon (Tony).
Reynaud (Paul).
Reynès (Alfred).
Ribeyre (Paul).
Rincent.
Ritter.
Roclore.
Rolland.
Rousseau.
Ruf (Joannès).
Sagnol
Salliard du Rivault.
Salvetat.
Sauvage.
Savary.
Schaff.
Scheider.
Schmitt (Albert)
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Segelle
Seitlinger.
Sekou Touré.
Senghor.
Sesmaisons (de).
Sidi el Mokhtar.
Simonnet.
Sissoko Fily Dabo.
Soulié (Michel).
Souquès (Pierre).
Sourbet.
Soustelle.
Tamarelle.
Teitgen (Pierre-Henri).
Temple.
Teulé.
Thébault (Henri)
Thibault (Edouard), Gard.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Tinguy (de).
Tirolien.
Titeux.
Tixier-Vignancour.
Toublanc.
Trémolet de Villers.
Trémouilhe.
Triboulet.
Tsiranana.
Tubach.
Turc (Jean).
Ulrich.
Vahé.
Vals (Francis).
Varvier.
Vassor.
Vaugelade
Vayron (Philippe).
Verdier.
Véry (Emmanuel).
Viallet.
Viatte.
Vigier.
Vignard.
Villard (Jean).
Vitter (Pierre).
Wasmer.

Ont voté contre :

MM.
Ansart.
Astier de La Vigerie (d')
Ballanger (Robert).
Barbot (Marcel).
Barel (Virgile).
Barthélemy.
Bartolini.
Benoist (Charles).
Benoit (Alcide).
Besset.
Billat.
Billoux.
Bissol.
Blondeau.
Boccagny.
Boisseau
Bonte (Florimond).
Bouloux.
Bourbon.
Mme Boutard.
Boutavant
Cachin (Marcel).
Cagne.

Calas.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Chêne
Cherrier.
Cogniot.
Coquel
Cordillot.
Cot (Pierre).
Cristofol
Defrance.
Demusois.
Denis (Alphonse).
Diat (Jean).
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques).
Dufour.
Dupont (Louis).
Duprat (Gérard).
Dupuy (Marc).
Mme Duvernois.
Mme Estachy.
Eudier
Fajon (Etienne).
Ferrand (Pierre), Creuse.
Fourvel.
Mme Gabriel-Péri.
Mme Galicier.
Garaudy
Garnier.
Gautier (André).
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Mme Grappe.
Gravoille.
Grenier (Fernand).
Mme Guérin (Rose).
Guyot (Raymond).
Hamon (Marcel).
Houdremont.
Jourd'hui.
Juge.
Julian (Gaston)
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien).
Lamps.
Lareppe.
Le Caroff
Lefranc (Raymond), Aisne.
Legagneux.
Lenormand (André), Calvados.
Leroy.
Lespiau.
Letoquart.
Llante.
Malleret-Joinville.
Manceau (Robert), Sarthe.
Mancey (André).
Marial (René).
Marin (Fernand).
Marrane.
Martel (Henri).
Mlle Marzin.
Maton.
Mercier (André), Oise.
Merle.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michel.
Midol.
Mondon (Raymond), Réunion.
Mora.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Noël (Marcel).
Pagès.
Paul (Gabriel).
Paumier (Bernard).
Pelisson.
Penven.
Perche.
Peron (Yves).
Pierrard.
Pirot.
Plaisance.
Pourtalet.
Pranchère.
Mme Prin.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ranoux.
Renard (Adrien).
Mme Reyraud.
Rieu.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Roquefort.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche
Ruffe (Hubert).
Mlle Rumeau.
Sauer.
Savard.
Soury.
Thamier.
Thibaud (Marcel), Loire.
Thorez (Maurice).
Tourné.
Tourtaud.
Tricart.
Tys.
Vallin.
Védrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Villon (Pierre).
Vuillien.

N'ont pas pris part au vote:

MM. Boganda et Dorgères d'Halluin.

N'a pas pris part au vote
(en application de l'article 107 du règlement):

M. Ramette.

Excusés ou absents par congé:

MM.
Béné (Maurice).
Besson (Robert).
Clostermann.
Démarquet.
Jacquinot (Louis).
Lenormand (Maurice). Nouvelle-Calédonie.
Le Pen.
Meck.
Rey
Sanglier.
Schumann (Maurice), Nord.

N'ont pas pris part au vote :

M. André Le Troquer, président de l'Assemblée nationale.
M. Edouard Herriot, président d'honneur de l'Assemblée nationale.
Mme Vaillant-Couturier, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants	580
Majorité absolue	291
Pour l'adoption	430
Contre	150

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

3e LEGISLATURE

SESSION DE 1956-1957 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 52e SEANCE

2e Séance du Vendredi 30 Novembre 1956.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 5345).

2. — Prolongation d'un délai imparti au Conseil de la République. — Adoption d'une proposition de résolution (p. 5345).

3. — Loi de finances pour 1957. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5345).

Art. 14. — Etat C (*suite*).

Affaires économiques et financières.

I. — *Travaux publics, transports et tourisme*, titres III et IV (*suite*):

MM. Corniglion-Molinier, Pinvidic, Temple, Ducos, Filippi, secrétaire d'Etat au budget; Anthonioz, Mme Lefebvre

MM. Pinton, secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme; François-Benard (Hautes-Alpes), rapporteur spécial.

Adoption, au scrutin, du titre III.

Adoption du titre IV.

III. — *Marine marchande*, titres III et IV:

MM. Mazier, rapporteur spécial; Gaborit, rapporteur pour avis de la commission de la marine marchande.

MM. Michaud, Christian, Bonnet, Guillou, Jean Guitton, Cermolacce, Febvay, président de la commission de la marine marchande.

Renvoi de la suite du débat.

4. — Inscription d'affaires sous réserve qu'il n'y ait pas débat (p. 5361).

5. — Renvoi pour avis à l'Assemblée de l'Union française (p. 5361).

6. — Dépôt de propositions de loi (p. 5361).

7. — Dépôt de propositions et de résolution (p. 5361).

8. — Dépôt de rapports (p. 5362).

9. — Dépôt d'un avis (p. 5362).

10. — Ordre du jour (p. 5362).

PRESIDENCE DE M. ROBERT BRUYNEEL, vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la première séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

*

— 2 —

PROLONGATION D'UN DELAI IMPARTI AU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

Adoption d'une proposition de résolution.

M. le président. Au cours de la séance du 22 novembre 1956, j'ai donné connaissance à l'Assemblée de la résolution par laquelle le Conseil de la République lui demande de prolonger de quinze jours le délai constitutionnel dont il dispose pour examiner en première lecture le projet de loi tendant à attribuer une allocation dite « de la mère au foyer » aux chefs de famille non salariés des professions autres que les professions agricoles.

La commission du travail et de la sécurité sociale propose d'accorder le délai demandé.

Je consulte l'Assemblée sur le passage à la discussion de la proposition de résolution.

(*L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion de la proposition de résolution.*)

M. le président. Je donne lecture de la proposition de résolution:

« L'Assemblée nationale, par application du dernier alinéa de l'article 20 de la Constitution, décide de prolonger de quinze jours le délai constitutionnel de deux mois dont dispose le Conseil de la République pour examiner en première lecture le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale tendant à attribuer une allocation dite « de la mère au foyer » aux chefs de famille non salariés des professions autres que les professions agricoles. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(*La proposition de résolution, mise aux voix, est adoptée.*)

— 3 —

LOI DE FINANCES POUR 1957

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi n° 2951 et de la lettre rectificative n° 3289 au projet de loi de finances pour 1957 (nos 3207, 3227, 3233 et annexe 3261, 3262, 3270, 3290, 3313, 3318, 3319, 3343, 3347, 3348).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat:

Commissions saisies pour avis:

Défense nationale, 1 heure 45 minutes;

Affaires étrangères, 5 minutes;

Reconstruction, 10 minutes;

Travail, 5 minutes.

Le Gouvernement, la commission des finances, les commissions des pensions, de l'éducation nationale, des territoires

d'outre-mer, de la production industrielle, de l'intérieur, de la justice, de la famille et des moyens de communication, ont épuisé leur temps de parole;

Autres commissions, chacune 15 minutes;
Groupe communiste, 5 heures 50 minutes;
Groupe socialiste, 6 heures 55 minutes;
Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 7 heures 20 minutes;
Groupe du mouvement républicain populaire, 1 heure 50 minutes;
Groupe républicain radical et radical-socialiste, 4 heures 25 minutes;
Groupe d'union et fraternité française, 3 heures 5 minutes;
Groupe des républicains sociaux, 15 minutes;
Groupe de l'union démocratique et socialiste de la résistance et du rassemblement démocratique africain, 2 heures;
Groupe paysan, 1 heure 5 minutes;
Groupe radical-socialiste, 1 heure 25 minutes;
Groupe du rassemblement des gauches républicaines et du centre républicain, 40 minutes;
Groupe des indépendant d'outre-mer, 45 minutes;
Groupe des républicains progressistes, 35 minutes;
Isolés, 1 heure 5 minutes.

[*Article* 14 (suite).]

ETAT C (*suite*)

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES (*suite*)

I. — Travaux publics, transports et tourisme (*suite*).

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a abordé l'examen des crédits du ministère des affaires économiques et financières: I. — Travaux publics, transports et tourisme, ainsi doté:

« Titre III, 65.095.412.000 francs;
« Titre IV, 148.143.754.000 francs. »

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Corniglion-Molinier.

M. Edward Corniglion-Molinier. Monsieur le secrétaire d'Etat, je serai bref pour que vous puissiez prendre... votre train, puisque vous avez supprimé stoïquement votre propre ligne aérienne.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler les raisons pour lesquelles le ministre des finances et moi-même avons été amenés à accorder une aide à la navigation intérieure, de 1.500 millions de francs, pour la période allant du 1er juillet 1955 au 30 juin 1956. Je ne répéterai pas ce qu'a dit si bien mon éminent ami M. Pfimlin.

Vous savez comme moi que les voies navigables sont dans un état lamentable pour la plupart et qu'une exploitation rationnelle de la flotte fluviale est à peu près impossible.

Vous êtes d'accord sûrement avec moi sur le fait qu'il était urgent de mettre rapidement en pratique la loi de notre prédécesseur commun, notre collègue Morice, qui fait supporter une partie de la charge des travaux d'infrastructure à la batellerie, alors que la charge entière pourrait incomber à l'Etat.

Vous savez également que le taux général des frets est très faible et fixé par l'administration, en fonction des tarifs de la Société nationale des chemins de fer français, dont vous avez dit vous-même qu'ils étaient notoirement insuffisants.

Or, cher successeur, croyez-vous que toutes ces raisons ne sont pas, hélas! aussi valables sous votre gouvernement que sous le précédent?

Si les prix des transports fluviaux sont restés les mêmes, les charges, elles, ont encore augmenté. Alors pourquoi votre collègue du budget a-t-il été si incompréhensif?

Mais enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez pris des engagements, le 22 juin, par exemple, puis le 25 juillet. Il n'existe pas une amicale des anciens ministres des travaux publics, mais je pense qu'il existe une sorte de solidarité des gens de bonne foi qui se sont penchés sur ces problèmes. Les connaissant comme M. Morice et moi-même, vous ne pouvez pas ne pas adhérer à notre syndicat moral. (*Sourires.*)

Alors que les difficultés des différents modes de transport augmentent tous les jours, il ne serait pas raisonnable d'apporter un trouble supplémentaire à l'économie nationale dont les transports par eau sont un des éléments les plus importants. Vous savez comme moi qu'ils sont le moyen de transport le plus économique et celui dont la productivité est la meilleure. Je sais bien que mon ami M. Filippi n'est pas, en tant que Corse, un spécialiste des canaux, mais je lui demande de faire un effort d'imagination et de générosité.

Quant au tourisme, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais simplement vous poser une question.

Nous avions obtenu pour l'hôtellerie, afin de compenser l'aide à l'exportation qu'il était difficile de lui appliquer de façon similaire à l'industrie automobile par exemple, l'octroi de prêts à long terme à un taux très bas, pour mettre les hôteliers français à même de lutter avec leurs concurrents étrangers.

Comment se fait-il que le nombre des prêts accordés soit infime, si les chiffres que l'on m'a donnés sont exacts? Ceci est d'autant plus dommageable que les pays voisins font, eux, un effort très important. Ne pourriez-vous pas aider les hôteliers français, à un moment où les difficultés économiques de transport et autres sont telles que l'avenir apparaît sous un jour extrêmement sombre?

Je vous assure que si vous étiez, comme moi, député d'une région qui vit principalement du tourisme et de l'industrie hôtelière, vous vous poseriez cette question avec la même angoisse que moi devant les drames de la Côte d'Azur, qui s'appellent: Train bleu, Mistral, essence, mazout.

M. le président. La parole est à M. Pinvidic.

M. Joseph Pinvidic. Monsieur le secrétaire d'Etat, mon devoir est de vous signaler des erreurs, à mon sens regrettables, que la Société nationale des chemins de fer français, dans un but louable, a pu commettre dans l'attribution de ristournes importantes à des individus ou à des sociétés à capital limité.

Pour grouper et ramasser des marchandises avant de les mettre en wagons, il est indispensable que les hommes qui font ce travail soient rétribués. Si les expéditeurs font eux-mêmes le tonnage suffisant et s'ils effectuent le travail des ramasseurs et des groupeurs, il apparaît juste et équitable que des ristournes identiques leur soient accordées.

Or, cela n'est pas et l'on constate, dans plusieurs régions de France, qu'il y a comme un écran entre les expéditeurs et la Société nationale des chemins de fer français. Pour m'exprimer très clairement, j'évoque ici le cas d'expéditeurs utilisant les wagons isothermes ou rail-route isothermes qui, quoique expédiant de 1.000 à 6.000 tonnes annuellement, ne bénéficient d'aucune espèce de ristourne. Bien mieux, ce sont des intermédiaires, qui ne participent absolument à rien, qui touchent ces ristournes.

Si je vous parle de ce sujet, c'est que, parfois, ces ristournes sont de l'ordre de plusieurs dizaines de millions de francs pour les mêmes personnes ou pour les mêmes sociétés.

Je me demande ce qui incite la Société nationale des chemins de fer français à vouloir limiter des attributions de cet ordre à quelques-uns, toujours les mêmes, pour des raisons un peu particulières, des « raisons d'assiduité » ou de « vieille et fidèle clientèle », dit-on.

Nous avons le droit d'imaginer des raisons beaucoup plus graves et c'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, puisque vous êtes le tuteur de cette organisation, de vouloir bien ordonner une enquête immédiate et complète. Je vous fournirai alors des détails complémentaires.

Vous pourriez peut-être étendre le bénéfice que jusqu'à présent vous réserviez à certains, à tous les expéditeurs, dans la mesure où ils font suffisamment de tonnage et où ils effectuent eux-mêmes un travail dévolu jusqu'alors à certains groupeurs et ramasseurs qui, en réalité, ne font absolument rien.

M. le président. La parole est à M. Temple.

M. Emmanuel Temple. Monsieur le ministre, les agents de travaux et conducteurs de chantiers des ponts et chaussées réclament depuis longtemps leur classement dans la catégorie B, anciennement dite des services actifs.

Des votes successifs du Parlement, devant plusieurs gouvernements, ont fait état de cette réclamation. Il s'agit de fonctionnaires particulièrement intéressants, qui ont fait preuve d'une patience remarquable. J'aimerais connaître quelles sont les intentions du Gouvernement à leur égard.

M. le président. La parole est à M. Ducos.

M. Hippolyte Ducos. Mesdames, messieurs, j'interviens parce que le Gouvernement n'a pas exécuté une décision prise par le Parlement lors de la discussion du dernier budget, car il ne s'agit pas seulement de promesses gouvernementales selon l'expression de l'un des précédents orateurs, mais d'un texte ayant force de loi.

J'ai déposé, en effet, avec mes amis Souquès et Vincent Badie qui sont intervenus et avec l'assentiment de tous nos collègues radicaux un amendement, que le Parlement a voté, tendant à accorder aux agents de travaux et conducteurs de chantiers des ponts et chaussées, non pas certes des avantages particuliers, mais des mesures susceptibles de les placer à peu près au niveau des catégories similaires de fonctionnaires.

L'une des réclamations présentées a été l'objet d'une solution acceptable: celle de l'application, aux agents de travaux, des indices qui leur avaient été concédés, le 23 décembre 1952, par le conseil supérieur de la fonction publique.

Mais aucune des autres revendications, dont l'équité pourtant ne saurait être mise en doute et que le Parlement, à

plusieurs reprises, avait approuvées à l'unanimité, n'a reçu la moindre satisfaction.

La plus importante est celle du classement de ces fonctionnaires dans la catégorie B, anciennement dite des services actifs. Si véritablement les mots ont encore un sens, les agents de travaux et conducteurs de chantiers ne peuvent être classés autrement que dans cette catégorie.

N'est-il pas paradoxal, n'est-il pas inadmissible qu'on range dans la classe des sédentaires des hommes qui en toute saison, par les plus grands froids comme par les chaleurs extrêmes, sont sans cesse en mouvement sur routes et chemins pour accomplir les travaux les plus rudes, les plus pénibles et les plus dépourvus de la sécurité qui caractérise les tâches dévolues aux fonctionnaires exclus de la catégorie active ?

C'est là une situation qui ne peut plus durer. A chaque débat budgétaire les deux Assemblées, sans une seule opposition, ont signifié au Gouvernement leur volonté d'en finir avec une semblable anomalie. De multiples propositions de loi ayant pour but de la faire cesser ont été déposées au cours de la précédente législature. Reprises dès le début de celle-ci, elles ont fait l'objet d'un rapport de la commission des moyens de communication et du tourisme.

« Les risques particuliers, y lisons-nous, auxquels sont exposés les agents de travaux et les conducteurs de chantiers et les fatigues exceptionnelles qu'ils supportent au cours de leur travail sont une cause d'usure prématurée qui les met, assez souvent, dans l'obligation de cesser définitivement leur activité avant d'avoir atteint la limite qui leur est imposée ».

Moi-même, j'ai déposé une proposition de résolution tendant à demander au Gouvernement d'exécuter, de toute urgence, la volonté du Parlement à cet égard.

Il est aussi d'autres revendications dont il y a lieu de s'étonner qu'elles n'aient pas encore reçu satisfaction, notamment:

1° La publication d'un statut particulier fixant les spécialisations des agents de travaux et portant connaissance de l'évolution du grade de conducteur de chantiers depuis la détermination des indices de 1948;

2° L'octroi régulier de primes de rendement;

3° L'obligation du payement mensuel de toutes les indemnités;

4° La fixation normale du nombre d'heures de travail.

Nous sommes persuadés, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement aura à cœur de prendre, sans tarder, ces mesures qui sont essentiellement équitables et humaines.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. Jean Filippi, *secrétaire d'Etat au budget.* Avant que M. Pinton ne réponde à l'ensemble des questions qui lui ont été posées, je voudrais dire quelques mots d'un problème qui préoccupe la plupart des membres de notre Assemblée et dont vient de parler M. Ducos après M. Temple, celui des cantonniers, autrement dit agents de travaux et conducteurs de chantiers.

M. Ducos a dit — et j'en ai été quelque peu ému — que le Gouvernement n'appliquait pas la loi. Mais je crois que cela n'est pas exactement le point de la question. Je voudrais, à cet égard, rappeler ce que j'ai dit lors de la discussion du collectif, au cours de laquelle j'ai été amené comme aujourd'hui à intervenir sur ce problème.

Je lis le *Journal officiel*: « Ne croyez donc pas que je sois insensible ou indifférent au sort de ces agents mais, au poste que j'occupe je ne peux pas non plus être indifférent aux nécessités de rigueur budgétaire que nous imposent les circonstances. Le seul engagement que je puisse prendre, c'est de mettre à l'étude le reclassement étalé sur une certaine période, mais je ne peux pas prendre dès maintenant l'engagement qu'un crédit sera inscrit en 1957. Je souhaite que la situation budgétaire me permette de le faire à l'automne, mais je ne peux pas aujourd'hui vous en apporter l'assurance. »

Vous connaissez, mes chers collègues, la situation budgétaire. J'ai eu l'occasion de l'évoquer brièvement cet après-midi, je ne vais pas ce soir reprendre ce thème malheureusement trop connu qu'il m'est interdit de développer en cet instant, étant donné que le Gouvernement a épuisé son temps de parole.

J'indique simplement que mes services m'ont apporté au mois de juillet l'étude qui, le 12 juin 1956, avait été promise au Parlement, et que malheureusement il en résultait que le système d'étalement auquel j'avais songé n'était pas possible.

Ce problème de la retraite des cantonniers exige, si on veut le résoudre dans le sens souhaité par le Parlement, une dépense de l'ordre du milliard de francs; ce ne serait pas un milliard cette année, mais ce serait un milliard en année pleine.

Je sais bien qu'un système transactionnel a été imaginé qui consisterait, non pas à ce que les cantonniers partent à la retraite à 55 ans, mais à ce qu'ils partent à 60 ans avec une retraite liquidée, comme s'ils partaient à 55 ans, en cinquantièmes et non plus en soixantièmes. Le coût serait un peu moins élevé; il serait néanmoins assez lourd et cette réforme aurait pour conséquence d'apporter dans le système classique de la fonction publique un trouble et une difficulté supplementaires.

Je ne peux pas prendre, en ce qui concerne les retraites des cantonniers, l'engagement de faire quelque chose dans le courant de l'exercice 1957, et vous comprendrez, mesdames, messieurs, que je sois tenu par la situation financière. Je sais bien que ce problème préoccupe le Parlement depuis de longues années et n'a jamais pu être porté à son terme, mais vous connaissez les difficultés du problème de la fonction publique, les risques d'extension de toute mesure que l'on prend en faveur d'une catégorie quelconque, et c'est une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas pu répondre au vœu du Parlement.

Cependant, un certain nombre de dispositions ont été récemment prises en faveur des cantonniers.

En 1955, l'indice a été porté de 175 à 185, ce qui a représenté une dépense de 600 millions de francs.

Les régimes indemnitaires ont été améliorés au cours de l'exercice 1956, d'abord par le relèvement du taux de l'indemnité pour travaux pénibles, dangereux ou salissants, ce qui a entraîné une dépense de l'ordre de 350 millions de francs.

Le régime de remboursement de frais a également été amélioré, pour les frais de tournée par exemple, avec comme conséquence une dépense de 500 millions de francs.

Enfin, il y a peu de jours, à la demande de M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, nous avons accepté de donner aux cantonniers le double statut qui constitue pour eux une satisfaction, modeste, je le veux bien, mais qui, celle-là, était compatible avec les difficultés financières que nous connaissons et que l'Assemblée, j'en suis sûr, voudra bien reconnaître.

M. le président. La parole est à M. Anthonioz.

M. Marcel Anthonioz. Mesdames, messieurs, je ne vous cacherai pas que j'ai entendu avec plaisir et grand intérêt M. le rapporteur de la commission des finances, M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, ainsi que d'autres collègues d'ailleurs, évoquer avec pertinence le problème du tourisme en général et celui de l'hôtellerie, en particulier.

Je n'y reviendrai pas. Je soulignerai seulement combien il est heureux que soient enfin évoqués dans cette Assemblée des problèmes aux incidences particulièrement importantes pour l'économie de notre pays.

Je rappelle que c'est à la demande de M. Corniglion-Molinier, alors ministre des travaux publics, qu'avaient été instaurés au profit de l'hôtellerie les prêts à long terme à taux réduit, ceci pour compenser le refus à l'hôtellerie du bénéfice des avantages réservés aux industries exportatrices.

Contrairement à ce que disait M. Corniglion-Molinier il y a quelques instants, aucun de ces prêts n'a encore été consenti. Il y a peut-être à cela une raison de caractère technique. Je souhaite que là soit l'explication de cette carence et veux espérer surtout que nous les verrons très rapidement se réaliser; c'est à mon sens le seul moyen de sauvegarder cet élément essentiel du potentiel touristique français que représente la grande hôtellerie, l'hôtellerie à caractère international.

Autant je demeure partisan de faire porter un effort sérieux sur l'ensemble des éléments de l'accueil français et d'aider notamment au développement du tourisme populaire, autant j'estime nécessaire, plus que jamais, de conserver et de défendre les établissements de qualité, qui ont fait et qui continuent à affirmer le standing de notre pays et qui permettront en un proche avenir, de répondre aux besoins d'une clientèle nouvelle résultant de la transformation du transport moderne.

J'abandonnerai rapidement, ne voulant pas abuser de vos instants, ces considérations à caractère général, pour évoquer la situation particulière de l'hôtellerie au regard des circonstances et des difficultés présentes.

La commission de la production industrielle et celle des affaires économiques ont entendu hier MM. Ramadier et Lemaire.

Je me suis permis, au nom du groupe d'études des questions touristiques de l'Assemblée, de demander aux ministres présents s'il était bien entendu — j'ajoutais: « une fois n'est pas coutume » — que le tourisme serait en France considéré comme une industrie, et, partant, que seraient réservés à ceux qui participent à son activité les mêmes avantages et les mêmes dispositions que ceux prévus pour l'industrie française.

Nous sommes effectivement très préoccupés par l'application aux ressortissants des activités du tourisme, en général, et singulièrement de l'industrie hôtelière, des dispositions concernant les attributions de fuel.

Il y a grande inquiétude — je parle sous le contrôle de M. Jean Médecin, député-maire de Nice — sur la Côte d'Azur et dans les stations de montagne, voire à Paris, à ce sujet. Nom-

breux sont les hôteliers qui se demandent si, au début de la saison d'hiver, ils pourront ouvrir leurs hôtels ou les maintenir en exploitation.

La réponse que M. Lemaire a donnée, en présence de M. Ramadier, a été affirmative. L'assurance nous a été donnée qu'une attribution de 85 p. 100 sur référence antérieure serait accordée à l'industrie hôtelière.

Je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat aux travaux publics, qui êtes notre ministre de tutelle, que vous ayez la très grande obligeance de nous le confirmer, afin de rassurer les hôteliers qui, dans tous les coins de France, sont actuellement très inquiets et dans la plus grande incertitude.

Je voudrais aussi — pourquoi ne pas faire cesser cette sorte d'hypocrisie dans le rationnement ? — que l'on revînt sur cette disposition qui limite la circulation au département et aux départements limitrophes.

Puisqu'il faut rationner l'essence, un système de tickets est sans doute inévitable. Mais il faudrait que les bénéficiaires puissent, lorsqu'ils le veulent, en raison même des réserves qu'ils auront constituées, circuler à travers toute la France.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, quelques considérations que dans le domaine de l'activité touristique je voulais me permettre d'émettre.

Dans un autre ordre d'idées, je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, vous rappeler une question dont je vous ai déjà entretenu. Elle concerne certaines dispositions de l'article 17 de la loi n° 56-780 du 4 août 1956 relative à la taxe sur les véhicules de transport routier de marchandises et leurs applications aux véhicules forestiers.

Cet article 17, dans son paragraphe 2, a prévu des exonérations et réductions pouvant être appliquées à certains véhicules spécialisés dont la liste serait établie par décret. Celui-ci est paru le 19 septembre dernier, sous le n° 56-933.

Il prévoit notamment au nombre des exonérations de la taxe générale et de la surtaxe « les véhicules utilisés pour le transport des produits ou des matériels agricoles ou forestiers appartenant à un exploitant, une coopérative ou une entreprise de ramassage, et qui ne sortent pas des limites du canton du siège de l'exploitation de l'entreprise considérée et des cantons limitrophes ».

Cette disposition qui devrait donner une légitime satisfaction aux industriels du bois n'apporte pas en fait la solution escomptée.

Si la limitation à la zone cantonale et limitrophe prévue pour les véhicules agricoles, répond à la situation de ces derniers, il n'en est pas de même pour les véhicules forestiers, pour ceux notamment utilisés pour le transport des grumes.

Dans de nombreux cas, les coupes ou exploitations sont largement en dehors de la zone cantonale, et c'est ainsi que ne peut jouer valablement la dérogation prévue.

Il en résulte non seulement des difficultés, mais une charge complémentaire considérable qui risque de compromettre sérieusement l'équilibre des exploitations forestières.

Certes, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez bien voulu retenir favorablement notre demande, mais vous avez prétexté des réserves exprimées par les ministères financiers. Je souhaite que vous puissiez convaincre rapidement ceux-ci de la nécessité d'une solution urgente. Il est nécessaire que tous les véhicules transportant les bois en grumes soient exonérés de la taxe générale et de la surtaxe et qu'il soit précisé que le terme de produits forestiers s'applique à tous les produits provenant de l'exploitation forestière et de la scierie.

Par ailleurs, afin d'apporter toute la précision souhaitable, il est indispensable que, pour l'exonération des véhicules affectés aux transports des produits forestiers, la zone courte soit substituée à la zone cantonale.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de votre audience et espérant en votre favorable réponse, je vous en remercie par avance.

M. le président. La parole est à Mme Lefebvre.

Mme Francine Lefebvre. Je voudrais vous poser deux questions, monsieur le secrétaire d'Etat.

Tout d'abord, pouvez-vous me dire quand paraîtra le décret d'application de la loi du 13 mars 1955 qui étend le bénéfice de la médecine du travail aux entreprises de transport. Ce décret devrait déjà être publié, puisque la loi est votée et promulguée depuis dix-huit mois.

Vous savez combien sont dures les conditions de travail dans cette profession et quels accidents peut entraîner le mauvais état de santé de certains conducteurs à la suite du surmenage.

Deuxième question: lors de votre audition par la commission du travail, nous vous avons exposé les raisons pour lesquelles nous demandions que la réduction de 30 p. 100 sur le prix d'un voyage annuel à la Société nationale des chemins de fer français soit étendue au conjoint du bénéficiaire de l'allocation aux vieux travailleurs salariés.

Il y a longtemps que nous formulons cette demande. Pour la commission du travail, cette attribution devrait être automatique. C'est une interprétation restrictive des services des finances qui a limité le bénéfice de cette réduction au seul mari qui ne peut donc pas emmener avec lui son conjoint.

Comme je l'avais fait remarquer, il faut que le mari décède pour que la veuve, devenue titulaire de la pension de reversion, bénéficie enfin de la réduction de 30 p. 100.

C'est ridicule. Vous nous avez promis, monsieur le secrétaire d'Etat, d'examiner ce problème. Il soulève peut-être une incidence financière...

M. Auguste Pinton, *secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.* 200 millions.

Mme Francine Lefebvre. ...mais je pense que le fonds national de solidarité pourrait la supporter, puisque nous entendons dire qu'il comporte de larges excédents.

Je suis persuadé que les automobilistes qui se plaignent en achetant leurs vignettes seraient contents de savoir que leur contribution permettra aux vieux travailleurs retraités d'emmener leur conjoint en vacances avec eux. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. Auguste Pinton, *secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.* Mesdames, messieurs, je voudrais concilier la légitime curiosité que vous avez manifestée et les nécessités de l'horaire. Je répète ce que j'ai déjà dit au moment où nous examinions le budget de l'aviation civile: un nombre important de questions à caractère particulier m'ont été posées, auxquelles je répondrai par écrit; je me sens d'autant plus à l'aise pour le faire que plusieurs des parlementaires qui m'ont posé ces questions n'ont pas attendu que je leur aie répondu pour partir. (*Sourires.*)

M. Marcel Anthonioz. Donnez au moins satisfaction à ceux qui sont là. (*Rires.*)

Mme Francine Lefebvre. Et j'y suis!

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je m'en tiendrai, de toute manière, aux grandes lignes, en commençant par les questions qui ont été posées au nom des commissions.

Les premières questions de M. François-Benard concernant la Société nationale des chemins de fer français. La différence signalée entre les chiffres proposés pour le budget de la S. N. C. F. et les chiffres figurant dans le projet de loi budgétaire provient de l'écart entre les dates d'établissement de ces deux documents. On a, bien entendu, pour le calcul des estimations prévisionnelles qu'ils contiennent, tenu compte dans chaque cas des données connues au moment où le calcul a été fait; d'où les divergences constatées. Je m'engage — dans la mesure où cela dépendra de moi — à obtenir pour l'an prochain de la S. N. C. F., plus de célérité dans la présentation de ses évaluations, de manière que les prévisions qui vous seront soumises soient aussi définitives que possible.

J'ai par ailleurs, lorsque j'ai pris la parole pour la première fois ici, manifesté l'ambition, non pas certes de supprimer en un an le déficit de la S. N. C. F., mais au moins de le limiter. J'avais, dans ce but, envisagé certaines majorations de tarifs, auxquelles des considérations d'ordre économique m'ont obligé à renoncer. J'ai pu toutefois, malgré une augmentation des dépenses de l'ordre de 33 à 34 milliards, obtenir en contrepartie, indépendamment de 42 milliards d'économies « pour ordre » qui ne sont que des économies de compte, 27 milliards d'économies réelles ou de recettes supplémentaires.

C'est grâce à ces économies que le budget de la S. N. C. F. et le concours de l'Etat qui en résulte, sans être certes satisfaisants, n'ont pas le caractère catastrophique que l'on pouvait craindre il y a six mois.

M. François-Benard m'a aussi parlé de la R. A. T. P. En ce qui concerne cette question, j'ai le regret de devoir présenter mes excuses à la commission des transports, à laquelle j'avais promis qu'un projet de loi serait déposé « la semaine suivante », il y a de cela plus d'un mois!

En fait, le texte du projet était prêt à cette date. S'il n'a pu être déposé, c'est qu'une discussion s'est instaurée au dernier moment entre le ministre de l'intérieur et le ministère des finances sur une disposition visant l'éventuelle contribution des collectivités locales au déficit de la R. A. T. P. Mais je crois pouvoir dire qu'à la diligence de M. le ministre de l'intérieur, le président du conseil a été saisi d'une demande d'arbitrage en vue du dépôt du projet; je n'ose pas assurer que ce sera la semaine prochaine, mais je l'espère.

J'en viens maintenant aux questions de personnel.

Mon collègue M. Filippi a déjà répondu à une question très désagréable, visant l'impossibilité où le Gouvernement s'est trouvé, jusqu'ici, de satisfaire une demande constamment renouvelée par le Parlement et concernant le classement en

catégorie B des agents de travaux et des conducteurs de chantiers des ponts et chaussées. Je n'y reviendrai pas.

Mais je tiens à dire que dans la limite des dispositions n'engageant pas gravement les finances de l'Etat, j'ai obtenu, par ailleurs, un certain nombre de résultats.

M. Filippi a, je crois, évoqué tout à l'heure l'intervention prochaine de deux statuts distincts pour les conducteurs de chantiers et les agents de travaux, ainsi que la faculté qui a été donnée, notamment dans les régions montagneuses, à des agents de travaux et de conducteurs de chantiers ayant atteint un certain âge, d'utiliser une voiture automobile au lieu du véhicule à deux roues qui était précédemment le seul moyen de transport prévu.

Je crois pouvoir également annoncer que, grâce à une meilleure répartition des horaires saisonniers, nous envisageons de ramener prochainement à quarante-cinq heures la durée hebdomadaire des agents de travaux, au lieu des quarante-huit heures qu'ils sont presque les seuls fonctionnaires à se voir appliquer actuellement.

Enfin, certains de nos collègues, notamment M. Marcel Noël, ont, en posant diverses questions, déclaré que, par suite de l'insuffisance des efforts du Gouvernement, ils voteraient contre le budget.

Je vais leur répondre, non pas dans l'espoir de les amener à changer leur vote, mais uniquement parce qu'il m'apparaît indispensable de rétablir la vérité sur un certain nombre de points.

S'agissant, par exemple, du personnel des phares, M. Marcel Noël a indiqué qu'aucune amélioration n'était intervenue en leur faveur. En fait, les indemnités de ces personnels viennent d'être augmentées. C'est ainsi que les indemnités d'isolement pour service en mer et pour sujétions diverses ont été relevées d'un montant qu'on ne saurait prétendre négligeable puisque les crédits correspondants sont passés de 5.400.000 francs à 12.400.000 francs.

Je rappelle, au surplus, qu'un accord de principe a été obtenu des départements de la fonction publique et du budget pour le classement des moniteurs vérificateurs aux indices nets 220-295.

En ce qui concerne le personnel de laboratoire, il a été dit également qu'aucune amélioration n'était intervenue dans la situation de ce personnel. En fait les agents contractuels de laboratoire, de même que ceux des cadres spéciaux, ont bénéficié, à partir de l'année 1956, d'une accélération de l'avancement, qui leur a permis de gagner dix-huit mois et même plus par rapport au rythme normal dans le personnel des ponts et chaussées.

En ce qui concerne les ouvriers de parc, M. Marcel Noël a déclaré que la prime de rendement avait été abaissée de 12 à 8 p. 100, ce qui est exact. Il a seulement oublié de préciser qu'une majoration de salaires de 20 p. 100 avait été accordée en même temps.

Je crois également devoir faire connaître à l'Assemblée que la répartition des cent emplois permanents des ouvriers de parc, prévue par la loi du 4 août 1956, interviendra dans les tout prochains jours.

En ce qui concerne les commis, le département des travaux publics a soumis au département du budget un projet de décret portant statut de ce personnel et notamment création du grade d'agent principal à l'indice 280, ce qui porterait les indices de la carrière de commis de 130-240 à 130-280.

Enfin, je pense avoir fait preuve à l'égard des adjoints techniques de l'intérêt qu'ils méritent en leur ouvrant très largement la carrière des emplois supérieurs, puisqu'un décret du 13 octobre 1956 crée un examen professionnel en deux parties permettant aux adjoints techniques qui ont huit ou vingt ans de services d'accéder à l'emploi d'ingénieur des travaux publics de l'Etat. Vingt-cinq candidats pourront ainsi annuellement accéder à l'emploi d'ingénieur T. P. E.

Telles sont les précisions qu'il m'a paru indispensable de donner, à la suite de quelques unes des questions posées.

J'en viens maintenant à deux problèmes qui, hélas! ont été très controversés: d'abord la batellerie, ensuite la voie d'eau.

Les demandes qui ont été présentées en ce qui concerne l'amélioration de la voie d'eau dans notre pays sont, sans aucun doute, tout à fait justifiées. Il est aussi exact, malheureusement, que les relèvements de crédits que j'avais obtenus pour le budget de 1956 n'ont pu servir cette année de point de départ à une nouvelle augmentation, et que j'ai même dû me résigner à accepter une réduction dont tous mes efforts n'ont pu que limiter l'importance.

Néanmoins, je rappelle les déclarations très précises que j'ai faites, dans le département du Nord, en ce qui concerne l'impérieuse nécessité de poursuivre l'aménagement des voies navigables pour bateaux de 1.350 tonnes entre la mer et, au moins pour l'immédiat, Lille, en attendant, bien entendu, qu'il soit possible d'aller plus loin. Des crédits ont été prévus pour que les travaux soient conduits activement cette année.

M. Paul Reynaud, *président de la commission.* Très bien !

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Je réponds maintenant à M. Pflimlin. J'ai demandé, et je crois pouvoir obtenir, l'inscription au troisième plan d'un ensemble de travaux intéressant les voies navigables de la région de l'Est, en particulier l'amélioration du grand canal du Rhône au Rhin, ainsi que des liaisons entre ces canaux et les voies de la Saône.

Quant au canal du Nord, il s'agit non pas de mes propres promesses, mais de celles qu'ont faites, d'un part M. Ramadier, d'autre part M. le président du conseil. Je puis préciser que M. Ramadier, il y a deux jours, a donné devant moi des instructions catégoriques pour l'inscription au troisième plan d'équipement de l'aménagement du canal du Nord.

La règle veut que nous ne puissions prévoir des crédits pour une opération déterminée, aussi longtemps que cette opération n'a pas été inscrite au plan d'équipement. Par ailleurs, il serait sans doute matériellement difficile, même si nous disposions de crédits, d'entreprendre dès maintenant, à forte cadence, les travaux du canal du Nord. C'est pourquoi j'ai dû me borner, cette année, à l'inscription d'un crédit de 200 millions au titre, principalement, de travaux conservatoires.

J'aborde enfin une question encore plus délicate, celle de l'aide à la batellerie.

Ma mémoire est suffisamment fidèle — m'aurait-elle, par hasard, fait défaut que l'on m'aurait rappelé les faits — pour que je me souvienne des déclarations qu'à deux reprises je fis devant cette Assemblée, selon lesquelles si une augmentation des tarifs de la Société nationale des chemins de fer français survenait, la prime à la batellerie devrait disparaître, mais que si ce relèvement n'avait pas lieu cette aide devrait être maintenue. Il est aussi parfaitement exact qu'une assez longue controverse a opposé mon administration à celle du budget.

Je suis, aujourd'hui, en mesure de préciser quelle est la situation en ce domaine. Je ne puis mieux faire que de donner lecture du compromis qui a été élaboré:

« Conformément à l'engagement qui a été pris, l'aide à la batellerie sera maintenue jusqu'à la fin de 1956 sur la base de son montant antérieur, malgré l'allégement apporté aux charges fiscales de la profession par la suppression de la taxe sur les prestations de service et son remplacement par une taxe spécifique dont l'incidence est beaucoup plus faible.

« Pour 1957, et en ce qui concerne les artisans fiscaux, leur situation n'étant pas changée, ils continueront à bénéficier en 1957 de la même aide qu'en 1956. Par contre, les autres bateliers vont bénéficier, du fait du changement du régime fiscal, d'un allégement de leurs charges. »

Le Gouvernement a décidé que, l'ensemble de l'effort consenti en faveur de la batellerie restant le même en 1957 qu'en 1956, il serait tenu compte de la réduction d'impôts qui, incontestablement, a bénéficié à une partie des bateliers, qu'il s'agisse des artisans non fiscaux — c'est-à-dire, en principe, les propriétaires d'automoteurs — ou des compagnies de navigation intérieure. Mais la subvention sera maintenue dans la mesure où cela sera nécessaire pour l'obtention de la même aide qu'en 1956.

Si des précisions n'ont pas pu être inscrites dans le budget c'est parce que j'ai, jusqu'à plus ample vérification, refusé d'accepter les évaluations de l'administration du budget quant au bénéfice fiscal des bateliers.

L'estimation de cet avantage par mes services est, en effet, sensiblement plus faible que celle de l'administration des finances.

Notre tâche consiste à nous mettre d'accord sur un chiffre qui ne soit pas hypothétique, mais qui repose sur la réalité.

Le Gouvernement, d'une manière générale, n'a pas voulu compenser par une aide supplémentaire les effets du blocage des prix.

Toutefois, je rappelle qu'à la suite de l'application des décrets de coordination, nous avons été amenés à envisager certaines réductions de tarifs de chemin de fer visant, en particulier, les matières pondéreuses, qui sont par nature des produits normalement transportés par la batellerie.

J'ai constamment veillé en cette matière, chaque fois qu'une réduction des tarifs de la Société nationale des chemins de fer français était envisagée, à faire préciser dans les procès-verbaux des comités interministériels qu'une aide à la batellerie serait accordée en contrepartie. C'est pourquoi le budget prévoit, à ce titre, un crédit spécial de 200 millions, chiffre légèrement insuffisant et qui devra être porté sans doute à 250 millions. Le secrétariat d'Etat au budget en a été prévenu et a consenti d'avance aux mesures d'adaptation voulues.

Je ne sais si j'aurai réussi à calmer l'émotion qu'ont manifestée plusieurs orateurs. Si nous n'avons pas amélioré la situation de la batellerie, du moins avons-nous stabilisé l'effort qui a été consenti en sa faveur depuis 1955.

Je m'adresse maintenant à Mme Lefebvre qui a aimablement marqué qu'elle était présente et que je pouvais lui répondre.

J'ai toujours défendu la thèse qu'elle a soutenue, à savoir que le conjoint devait bénéficier des facilités de transport précisées par Mme Lefebvre. Mais je me suis heurté à des obstacles d'ordre financier devant lesquels il a fallu que je m'incline.

En ce qui concerne la réglementation relative à la médecine du travail, l'existence d'institutions déjà en place dans les entreprises les plus importantes rend difficile l'application de la loi du 15 mars 1955 aux entreprises de transport. J'ai proposé un certain nombre de décrets qui n'ont pas encore reçu l'agrément du ministère du travail. Mais je crois pouvoir dire, sans trop m'avancer, puisque je ne suis pas seul en cause, que, sauf difficultés imprévues, ces décrets pourront être publiés avant la fin de l'année ou au début de 1957.

Plusieurs des questions qui m'ont été posées concernent le tourisme.

Je comprends parfaitement, en m'en étonnant quelque peu, le souci qui a inspiré certains orateurs de ce côté de l'Assemblée (*la droite*) quant à l'impossibilité des possesseurs de voiture automobile de se rendre de Paris vers les stations de sports d'hiver. Je le déplore personnellement, mais je les informe que la S. N. C. F. reste à leur disposition. (*Mouvements divers.*)

J'indique à M. Anthonioz que la commission d'attribution des prêts à 3 p. 100 à long terme au profit de l'hôtellerie a été mise en place et qu'elle étudie les premiers dossiers qui lui ont été soumis. Son activité se développera au fur et à mesure que les demandes lui seront adressées.

En ce qui concerne le problème de la représentation régionale du tourisme, question qu'a évoquée M. le rapporteur spécial, je m'efforcerai de lui apporter une solution dans les délais qu'il a indiqués. J'ai déjà entrepris des démarches à cette fin.

En ce qui concerne l'hébergement complémentaire, la commission chargée d'examiner les demandes de prêt s'est réunie dès que les dossiers de ces demandes sont parvenus à la direction générale du tourisme. Elle a tenu jusqu'à présent deux réunions et une troisième est prévue pour le 5 décembre. A cette date, le montant des demandes examinées dépassera le chiffre de 300 millions.

Le délai d'examen de la plupart des dossiers régulièrement constitués ne dépasse pas, en moyenne, un mois et demi. Au surplus, le crédit ouvert en 1956 dans le cadre du fonds de développement économique et de progrès social, s'il n'est pas épuisé à la suite de la réunion du 5 décembre, pourra l'être en 1957.

Bien que le problème de l'essence ne soit pas de mon ressort, je n'ai cessé de m'en préoccuper et d'attirer l'attention du Gouvernement sur les répercussions que les restrictions de carburant pouvaient avoir sur l'industrie touristique et sur le tourisme étranger en France. Je pense, en particulier, que mon insistance n'a pas été étrangère à l'abandon de certains projets, notamment celui qui tendait à interdire toute circulation le dimanche.

Par ailleurs, je signale que les arrêtés des 7 et 27 novembre ont prévu des dispositions favorables à la circulation des voitures immatriculées à l'étranger.

Reste à régler le régime des voitures automobiles louées à des étrangers et de celles immatriculées D. T. Une étude est en cours avec les services de l'industrie et du commerce que j'ai saisis de ce problème.

J'ai également attiré l'attention de ces mêmes services sur le chauffage des hôtels. M. le secrétaire d'Etat responsable s'est montré disposé à accorder à l'industrie hôtelière un traitement identique à celui des autres industries. Le chauffage des hôtels, notamment dans les stations de sports d'hiver, est, en effet, indispensable à leur fonctionnement normal.

Je n'ai donc pas cessé, je le répète, bien que privé de pouvoir de décision, d'insister auprès des services responsables sur les questions qui touchaient, directement ou non, les secteurs qui relèvent de mon département.

Telles sont, mesdames, messieurs, les réponses que je tenais à faire. Je renouvelle la promesse que j'ai donnée de faire reprendre méthodiquement le *Journal officiel* afin que ceux à qui je n'ai pu m'adresser aujourd'hui reçoivent une réponse qui, à défaut d'être satisfaisante, sera, je vous l'assure, au moins une réponse honnête. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. François-Benard, rapporteur spécial.

M. François-Benard (Hautes-Alpes), *rapporteur spécial.* Je remercie M. le secrétaire d'Etat des réponses qu'il a bien voulu faire. Je désire, toutefois, revenir sur le problème de l'aide à la batellerie.

A cet égard, monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous avez donné des assurances formelles en maintenant les mêmes mesures pour l'année en cours et aussi en apaisant les craintes que nous éprouvions en ce qui concerne les artisans. Vous avez fait allusion aux difficultés qui opposaient vos services à ceux de la direction du budget. Je crois que ces difficultés existent aussi entre la batellerie, vos propres services et la direction du budget *a fortiori* quant à l'évaluation des charges nouvelles qui pèsent sur la batellerie, ce qui rend impossible de soutenir la thèse que la suppression de la taxe sur la prestation de service donne à la batellerie les moyens de faire face à une absence d'augmentation des tarifs de la S. N. C. F.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir préciser que tous vos efforts vont tendre — ce que je crois, d'ailleurs — à la recherche d'un accord qui permettra à la batellerie d'assurer un service national en 1957 dans des conditions meilleures que les années précédentes.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme.

M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme. Le seul désaccord qui subsiste entre M. le secrétaire d'Etat au budget et moi-même porte sur le montant des avantages que retire la batellerie des nouvelles dispositions fiscales.

Je suis convaincu, naturellement, que mes estimations, qui sont les plus basses, sont correctes. Je ne puis, cependant, reprocher à mon collègue de se fonder sur une estimation quelque peu différente; j'espère seulement qu'après examen, c'est mon point de vue qui l'emportera; autrement, je n'aurais pas pris la parole! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Médecin.

M. Jean Médecin, Après les réponses de M. le secrétaire d'Etat, je renonce à mon intervention.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre III concernant les travaux publics, les transports et le tourisme, au chiffre de 65 milliards 95.412.000 francs.

M. André Barthélemy. Nous demandons le scrutin.

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin:

Nombre des votants	584
Majorité absolue	293
Pour l'adoption	392
Contre	192

L'Assemblée nationale a adopté.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre IV concernant les travaux publics, les transports et le tourisme, au chiffre de 148.143.754.000 francs.

Mme Renée Reyraud. Le groupe communiste vote contre.

M. Paul Vahé. Le groupe d'union et fraternité française vote contre.

(*Le titre IV, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits des travaux publics, des transports et du tourisme.

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES (*suite*)

III. — Marine marchande.

M. le président. Nous allons examiner maintenant les crédits affectés à la marine marchande. J'en donne lecture:

« Titre III, 1.775.625.000 francs;

« Titre IV, 20.468.419.000 francs. »

La parole est à M. Antoine Mazier, rapporteur spécial de la commission des finances pour le budget de la marine marchande.

M. Antoine Mazier, *rapporteur spécial.* Mesdames, messieurs, les crédits du budget de la marine marchande sont en augmentation pour 1957 de 1.877 millions de francs.

Cette augmentation porte sur les dépenses ordinaires pour 426 millions de francs et sur les dépenses en capital pour 1.451 millions de francs.

Les crédits ouverts en 1957 sont donc en augmentation de 5 p. 100 sur les crédits de 1956, mais cette augmentation atteint 9 p. 100 pour les dépenses en capital, tandis qu'elle ne dépasse pas 2 p. 100 pour les dépenses ordinaires.

Elle est due essentiellement, pour les dépenses ordinaires, à l'accroissement des charges de l'établissement des invalides de la marine et à l'augmentation de la subvention destinée aux compagnies.

Pour les dépenses en capital, elle est due aux besoins de l'enseignement maritime, à la nécessité de remplacer le paquebot océanographique *Théodore-Tissier* et au rajustement des crédits d'aide à la construction navale.

Je noterai, comme je l'ai déjà fait les années précédentes, que les grandes masses du budget de la marine marchande sont constituées par des subventions de caractère économique et social.

Si l'on retire du montant total des crédits ces diverses subventions, il reste, pour les moyens de service, un crédit de 1.775.600.000 francs, soit 4,5 p. 100 de la masse budgétaire.

Ce pourcentage est à souligner, si l'on songe qu'il s'agit, en somme, des frais de gestion d'un ministère qui exerce son autorité de tutelle et joue son rôle d'animateur sur un secteur vital de notre économie nationale. On s'aperçoit qu'il est vital dans les périodes de crise comme celle que nous traversons où la vie économique est suspendue aux approvisionnements en matières premières importées.

M. Paul Reynaud, *président de la commission des finances.* Très bien!

M. Antoine Mazier, *rapporteur spécial.* Désirant être bref pour répondre au vœu de l'Assemblée et au désir de M. le président de la commission des finances, je renverrai à mon rapport écrit ceux qu'intéresse le développement de nos activités maritimes.

Ils y trouveront quelques renseignements statistiques sur l'état de notre flotte, la situation du trafic maritime, la construction navale, l'enseignement maritime.

Je me bornerai à signaler ici que la flotte de commerce poursuit un effort de modernisation et de rajeunissement nécessaire qui révèle, d'ailleurs, une tendance à la construction de navires de charge spécialisés — pétroliers, minéraliers, céréaliers — et d'un tonnage de plus en plus important.

Cette tendance n'affecte pas les bateaux à passagers. La formule du paquebot moyen et du paquebot mixte l'a emporté.

A ce sujet, je ne m'attarderai pas à la question du paquebot de l'Atlantique Nord qui a donné lieu, les années précédentes, à de longues discussions.

J'indique dans mon rapport l'état de la question. Elle sera de nouveau évoquée lors de la discussion des dépenses en capital, au cours de laquelle, sans doute, plusieurs de nos collègues demanderont quelques apaisements quant aux difficultés qui subsisteraient encore.

Je ne veux pas passer sous silence les résultats de l'aide au cabotage que nous avons votée l'an dernier et qui a permis à ce secteur de l'activité maritime de se développer dans des conditions qui réconforteront ceux de nos collègues qui avaient hésité à voter les crédits, modestes d'ailleurs, que nous avions demandés.

En ce qui concerne la construction navale, la loi d'aide de 1951 produit maintenant son plein effet, grâce à l'établissement du programme pluriannuel qui a été voté en août 1956. Les carnets de commandes des chantiers sont pleins jusqu'en 1960. Toutefois, le Gouvernement se préoccupe dès maintenant du fait que des chantiers ne peuvent plus prendre de commandes pour la période postérieure, n'étant pas assurés de la reconduction des crédits d'aide nécessaires.

Je note également que, si la loi d'aide a permis d'assurer le plein emploi, ce qui était l'un de ses objectifs, sur un autre plan, elle a permis d'augmenter la productivité des chantiers, ce qui entraîne la réduction du taux des allocations.

L'attention de la commission des finances a été appelée sur une réévaluation de 2.700 millions de francs des crédits, rendue nécessaire par l'application à des commandes déjà passées de la clause de garantie de prix qui n'est pas spécialement prévue par la loi d'aide et qui ne sera plus appliquée à l'avenir.

D'autre part, l'application du plan comptable par les sociétés de construction navale répond à une disposition de la loi de 1951 et à un désir souvent exprimé par la commission des finances.

En ce qui concerne le trafic maritime, les chiffres traduisent l'augmentation continue du nombre de passagers, malgré le développement de l'aviation et l'accroissement du tonnage des marchandises transportées sous pavillon français, tonnage qui reste toutefois insuffisant, notamment en ce qui concerne l'exportation. A un moment où tout le monde déplore le déficit de la balance des payements et redoute la pénurie de devises, je soulignerai le bénéfice que l'on pourrait tirer d'une flotte de commerce plus puissante si, dans notre pays, on attachait plus d'importance aux problèmes maritimes.

Les taux de fret ont sérieusement été augmentés depuis 1955 et, échappant au blocage des prix nationaux, ils viennent de connaître une nouvelle poussée. Il faut noter qu'ils affectent les recettes de l'armement français dans une proportion moindre que les recettes de l'armement étranger, étant donné qu'ils touchent surtout les activités de « tramping » qui sont peu en honneur dans nos armements.

Les événements de Suez auront une répercussion certaine — ils en ont déjà — sur le trafic maritime. Mais il est trop tôt pour en mesurer toutes les conséquences qui se traduisent par l'allongement des traversées et le relèvement de certains frets.

Ces conséquences se font sentir en ce moment, non seulement sur l'approvisionnement en essence, sur lequel je n'insisterai pas, mais aussi sur l'approvisionnement en matières premières provenant de la zone géographique de l'océan indien: mica, étain, jute, manganèse, caoutchouc, thé, laine, etc.

Je donne dans mon rapport quelques indications sur les allongements de parcours et de durée qui varient selon les ports de référence de départ et d'arrivée. Il en résultera des modifications dans l'activité de certains ports, les ports africains et métropolitains de l'Atlantique retrouvant une activité accrue.

Ces événements retentiront également sans doute sur l'industrie de la construction navale en accélérant les tendances à la construction de super-tankers. Un pétrolier de 100.000 tonnes est en construction aux Etats-Unis et certains armements, espérant trouver dans l'utilisation de ces grandes unités une réduction des coûts de construction et d'exploitation, étudieraient la possibilité de modifier certaines commandes.

La crise peut ainsi avoir des conséquences durables, ces super-cargos ne pouvant pas utiliser le canal de Suez et pouvant compenser par une réduction des frais généraux, le coût de l'allongement des parcours.

Dans ce cas, il en résulterait une diminution de l'importance du canal dont on mesure aujourd'hui la place qu'il tenait dans la vie nationale.

Il en résulterait également des modifications dans nos organismes portuaires qui devraient prévoir les installations nécessaire pour accueillir des bateaux d'un tonnage qui serait apparu insolite il y a quelques années.

Vous trouverez également dans mon rapport des indications sur la pêche qui aura, en 1956, un rendement supérieur à celui de 1955. La faiblesse de cette activité en pleine expansion réside dans l'insuffisance des moyens de transformation — conserves et sous-produits — et des moyens de distribution correspondant au plein emploi d'une flotte rajeunie et à l'écoulement d'une production accrue.

Il s'agit là d'un problème que rend plus aigu la menace d'une libération des échanges et le plan de modernisation devra en tenir compte.

Je me permets ici d'observer qu'à ce point de vue la suppression du crédit de 10 millions de francs destiné au comité de propagande pour la consommation du poisson sera regrettée par tous ceux qui s'intéressent à cette question.

Comme chaque année, vous trouverez un bref aperçu sur l'activité de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes, dont je tiens à saluer l'activité non seulement dans le domaine de la recherche pure, mais dans celui du concours apporté à la profession.

A ce sujet, nous vous sommes reconnaissants, monsieur le ministre, d'avoir fait inscrire le crédit nécessaire au remplacement du *Théodore-Tissier* dont on a bien des fois déploré la vétusté.

Je ne m'attarderai pas à la question de l'enseignement et de l'apprentissage maritimes sur laquelle il y aurait beaucoup à dire.

La situation de l'enseignement, comme de l'apprentissage maritime, manque de clarté. On ne seait toujours pas exactement où l'on va. On n'a pas l'impression qu'on soit arrivé jusqu'alors à une vue précise des besoins et des objectifs.

L'armement, qui se plaignait, il y a quelque temps, de la pléthore des élèves de l'apprentissage maritime et qui aurait eu tendance à la freiner, se plaint maintenant de la pénurie de novices avec d'autant plus de vigueur que les armateurs sont pénalisés s'ils n'embarquent pas un nombre réglementaire de novices, novices que les écoles d'apprentissage sont dans l'impossibilité de leur fournir.

Dans tous les armements, on note l'existence d'un grand nombre de dérogataires, surtout dans la machine, ce qui semble témoigner d'une insuffisance du nombre des officiers formés par les écoles. Il faudrait pouvoir évaluer, compte tenu des évolutions prévisibles dans une certaine mesure, le nombre d'officiers à former et définir d'une façon plus précise la formation à leur donner.

Ce qui est sûr, c'est que le nombre de professeurs est insuffisant et que vos écoles sont manifestement indignes de la marine marchande.

Sans doute vous présentez-nous un programme intéressant de constructions dont on peut lire tous les détails dans mon rapport. Saint-Malo va s'enorgueillir bientôt de l'école dont vous avez posé la première pierre, monsieur le secrétaire d'Etat. L'école du Havre sort du stade de la paperasserie, mais nous

avons regretté de ne pas voir inscrits dans ce budget des crédits de programme destinés à la construction d'écoles comme celles de Marseille ou de Paimpol qui est à l'étude et nous voulons espérer que, si les études sont terminées avant la fin de l'année, il serait possible à M. le secrétaire d'Etat au budget de faire l'avance de trésorerie pour que l'exécution de ces projets puisse démarrer.

Pour en revenir au budget proprement dit, je veux insister sur trois points:

Premier point: la question du personnel. Les frais de gestion de la marine marchande représentent à peine 4,5 p. 100 du budget, mais ainsi que je l'ai déjà dit au cours des rapports précédents, il est incontestable que, dans un certain nombre de secteurs, le personnel de votre ministère est en nombre insuffisant. Cette insuffisance est criante dans deux domaines: l'enseignement maritime pour lequel le recrutement est de plus en plus difficile et l'inscription maritime pour laquelle vous avez obtenu la création d'un poste d'inspecteur de navigation alors qu'on en demandait six. Il serait nécessaire qu'une surveillance plus stricte s'exerçât dans une profession où le goût du risque fait souvent négliger le souci de sécurité. Il serait nécessaire d'exercer un contrôle plus vigilant sur les bateaux mis en service.

Mais je veux surtout insister sur l'insuffisance en personnel sur la côte. Les représentants des quartiers et des sous-quartiers ont, entre autres tâches, à payer les prestations de la caisse générale de prévoyance et les pensions de la caisse de retraites de la marine.

Le conseil supérieur de l'établissement national des invalides a été unanime à déplorer les retards de plusieurs mois apportés au payement des prestations et des pensions. Ces retards ne sont pas imputables au personnel mais à son insuffisance. Or, ces prestations qui ont un caractère alimentaire devraient être mises en possession des intéressés dans des délais beaucoup plus brefs. C'est là un problème que vous ne pourrez pas éluder, monsieur le secrétaire d'Etat, et je serais heureux si vous pouviez m'indiquer les mesures que vous comptez prendre pour mettre fin à cette situation.

Votre personnel, enfin, est insuffisamment rétribué. C'est le cas des professeurs de l'enseignement maritime. Il y a des difficultés à en trouver pour la raison que vous les recrutez parmi les officiers de marine qui, lorsqu'ils passent dans les écoles de navigation, subissent une perte de traitement, donc une diminution de leur situation et qui, pour cette raison, répugnent à se présenter au concours.

Il faudrait donc trouver, pour cette catégorie de personnel, de nouvelles assimilations susceptibles de doter les écoles du personnel nécessaire.

Enfin, une dernière question que nous retrouvons chaque année: l'inscription maritime.

Vous savez combien l'Assemblée nationale a manifesté à cet égard une volonté tenace, au cours de plusieurs discussions budgétaires. Un effort a été fait l'an dernier en ce qui concerne les gardes et les syndics. Je ne reviens pas sur le détail des mesures insuffisantes qui ont été prises, mais ces personnels se préoccupent de savoir quand auront lieu les intégrations promises des gardes dans le corps des syndics et des syndics dans le corps des secrétaires d'administration.

Mais il faut, paraît-il, l'avis du comité interministériel chargé de la réforme administrative.

Ce comité se réunira-t-il avant la fin de l'année ? Vous comprenez, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, que, pour ces personnels, il est extrêmement important que les mesures d'intégration soient prises avant le 31 décembre, sinon ils risquent de perdre une année des avantages qui leur seront ainsi consentis, étant donné que, l'exercice une fois écoulé, M. le secrétaire d'Etat au budget pourrait faire des difficultés pour les payer avec effet rétroactif. Nous aimerions que vous nous annonciez la solution de ce problème.

La question se pose de savoir s'il y aura d'autres tranches d'intégration. L'an dernier, vous aviez laissé entendre que la politique du Gouvernement était d'amorcer une politique de suppression par intégration du corps des gardes et de ne plus confier à l'avenir la police maritime sur les côtes qu'aux seuls syndics des gens de mer.

La question est de savoir si vous vous contenterez de laisser cette extinction se produire normalement ou si vous l'aiderez, au contraire, par de nouvelles intégrations, si vous vous contenterez de l'écrémage qui a été fait, comme on vous l'a demandé l'an dernier, ou si vous chercherez à aller plus loin.

Il est un phénomène qu'on ne trouve que dans votre administration: dans les quartiers et les sous-quartiers, les tâches sont réparties de telle sorte qu'elles sont attribuées indifféremment aux agents appartenant à des corps différents et bénéficiant d'indices disparates.

Ces tâches exigent des connaissances complexes sur la législation de la caisse des retraites, de la caisse de prévoyance, de la police de la navigation, etc.; elles engagent des responsabilités importantes et devraient donc être réparties autrement, sinon vous retrouverez toujours des revendications qui, en l'état actuel des choses, sont justifiées.

Je ne pense donc pas que la mesure prise l'an dernier ait réglé ce problème et la volonté de l'Assemblée, certainement, était d'aller plus loin.

Il en est de même en ce qui concerne les agents de gardiennage, dont vous disiez, l'an dernier, que vous n'ignoriez pas les revendications et que vous les trouviez légitimes.

Tout ce personnel de l'inscription maritime est un personnel de discipline mi-civile, mi-militaire, qui n'avait pas été habitué à protester ou qui n'avait pas le goût de la protestation. C'est la raison pour laquelle, manifestement, il a été sacrifié lors du reclassement de la fonction publique. Maintenant, il s'en aperçoit, il le déplore et il proteste, et il compte sur vous, monsieur le ministre, pour remédier à cette inégalité.

Je passe sur la question de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie des messageries maritimes.

Le problème est le même chaque année. Je ne rappellerai pas le mécanisme des subventions qui avait été établi de telle sorte qu'il permettait d'espérer, en fondant dans le même compte les recettes des lignes contractuelles et des services libres que le déficit des premières serait compensé par le bénéfice des seconds.

Le système a certainement permis d'alléger le montant de la subvention de l'Etat. Vous trouverez les chiffres dans mon rapport écrit.

En ce qui concerne la Compagnie générale transatlantique, je me borne à indiquer qu'après des années mauvaises, une nette amélioration s'est produite en 1954-1955. De toute façon, nous aurons l'occasion, dans les mois à venir, de discuter cette question plus à fond, puisque l'avenant du 27 janvier 1955 n'est applicable que pour l'exercice 1955 et que, par conséquent, le Gouvernement sera obligé de nous soumettre un nouveau projet.

En ce qui concerne les Messageries maritimes, vous savez que les modifications qui sont intervenues en Extrême-Orient ont affecté sérieusement l'activité de cette compagnie. Elle a dû renoncer à ses lignes de passagers, mais elle a fait un effort important pour maintenir des relations commerciales avec des lignes de cargos. Il est actuellement difficile de prévoir les conséquences de la crise de Suez sur son exploitation; elles seront certainement profondes étant donné que les Messageries tenaient la plus grande place sur les lignes passant par le canal de Suez. Toujours est-il qu'elles demandent le relèvement du plafond de la subvention et que nous devrons discuter aussi de cette question l'an prochain.

Mes dernières observations auront trait aux questions sociales que pose toujours la gestion d'un ministère comme le vôtre, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, notamment la question de l'établissement national des invalides de la marine.

Vous savez que j'ai un faible particulier pour cet établissement qui est votre propriétaire, un propriétaire très accommodant et qui constitue une des pièces maîtresses de votre département.

Je tiens à vous dire combien nous vous sommes reconnaissants de l'effort qui a été fait, depuis que vous êtes place Fontenoy, pour améliorer la législation sur les retraites des marins. Je laisse à M. Gaborit, rapporteur pour avis de la commission de la marine marchande, le soin d'analyser les diverses améliorations qui ont été apportées depuis 1955 au régime des retraites ainsi que les dispositions de cette « petite réforme » dont on parle depuis si longtemps et que vous avez réussi à introduire dans le budget que nous discutons aujourd'hui.

Malheureusement, cette petite réforme vous a conduit à insérer dans le budget un article 49 qui provoquera évidemment certains remous, puisque vous avez été obligé d'augmenter les taxes pesant sur l'armement.

Il est certain que ces taxes vont accroître les charges de l'armement français, qui se plaint déjà d'être plus lourdement imposé que ses concurrents étrangers. Il est certain aussi que ces charges pèseront plus spécialement sur la pêche, qui pourra difficilement les inclure dans ses prix, et sur le cabotage, dont l'activité renaissait, comme je l'ai dit.

Nous pouvons regretter que les services de la rue de Rivoli, qui s'étaient opposés avec moins de vigueur que par le passé au relèvement des salaires forfaitaires du 22 mars 1956, aient éprouvé comme une sorte de repentir d'une générosité dont la loi leur faisait d'ailleurs obligation.

Je ne suis donc pas sûr que vous aurez à vous féliciter dans l'avenir d'avoir imposé ces charges nouvelles à la profession maritime.

En dépit de cette petite réforme, il reste encore beaucoup à faire, monsieur le secrétaire d'Etat, et vous le savez.

Il est certain que la loi de 1948, qui a été votée par l'Assemblée unanime, comporte des lacunes et des injustices. Il est certain que les petites catégories ne se contenteront pas longtemps du sort qui leur a été réservé. Alors que nous avons voulu aligner la législation des marins sur la législation des fonctionnaires, il n'est pas normal de considérer qu'un marin peut rester toute sa vie dans la même catégorie, quelle que soit l'ancienneté dans la fonction qu'il occupe.

D'autre part, il est certain que cette loi n'a pas réalisé la péréquation dont bénéficient les autres régimes de retraites, étant donné que, pour les anciens marins qui naviguaient avant 1930, les annuités étaient calculées de façon beaucoup moins favorable que pour ceux qui ont navigué après cette date.

Or, cette loi de 1948 constitue une pièce maîtresse de l'organisation de notre vie maritime, en ce sens que les avantages de la législation sur les pensions ont permis d'assurer le recrutement d'une profession dont les servitudes particulières n'échappent à personne et justifient un régime spécial.

Je ne ferai qu'évoquer la question des congés payés puisque, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, vous devez nous soumettre prochainement un projet de loi dont vous nous avez dit qu'il était à l'étude.

Mesdames, messieurs, je regrette une brièveté, dont vous vous félicitez peut-être, mais que je considère — je le dis à M. le président de la commission des finances — comme indigne de sujets qui ne sont pas assez souvent abordés au sein de cette Assemblée, où les problèmes maritimes ne suscitent pas toujours l'intérêt qu'ils méritent.

Sous réserve des observations que je viens de vous présenter, la commission des finances vous propose l'adoption de ce budget. J'ai signalé bien des fois que ce qui manquait dans le domaine de la marine marchande c'était une politique définissant, dans les divers secteurs, des objectifs et des moyens adaptant aux impératifs d'une évolution inéluctable, une administration dont la qualité tient, non seulement à la valeur de ses fonctionnaires, mais aussi à une tradition plusieurs fois séculaire.

Nous souhaitons qu'au moment où le problème des transports prend une forme aiguë, la marine marchande, sous votre direction, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, remplisse le rôle important qui doit être le sien au sein de l'activité nationale. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Gaborit, rapporteur pour avis de la commission de la marine marchande et des pêches.

M. Roger Gaborit, *rapporteur pour avis.* Mesdames, messieurs, après le rapport si documenté de M. le rapporteur spécial de la commission des finances, j'aurai vraiment très peu de chose à dire.

M. Paul Reynaud, *président de la commission des finances.* Très bien !

M. Roger Gaborit, *rapporteur pour avis.* La commission de la marine marchande et des pêches, dans sa majorité, a considéré qu'elle devait apporter ses suffrages au projet de budget qui vous est présenté.

Les raisons invoquées sont l'acceptation, par le Gouvernement, de certaines améliorations du régime des pensions des marins, demandées par la commission de la marine marchande unanime.

La première est la modification du premier alinéa de l'article 51 de la loi n° 1586 du 12 avril 1941 modifiée par la loi de 1948.

En effet, la loi de 1948 substitua, au classement ancien des pensionnés par brevet, un classement nouveau par fonctions remplies au cours de la dernière année d'activité ou pendant au moins cinq ans en cours de carrière, si ces dernières fonctions ont été supérieures. Mais, dans ce cas, les pétitionnaires devaient prouver que la modification de leur situation était due à des circonstances indépendantes de leur volonté.

Si cette preuve était possible pour ceux qui, avertis des dispositions de la loi, étaient en mesure de faire constater sur le champ les causes de ces changements, on comprend qu'il était difficile de la fournir pour ceux qui bénéficiaient des nouvelles dispositions de la loi par mesure transitoire et qui avaient été pensionnés avant 1948.

Certains d'entre eux ne pouvaient guère apporter la preuve, par exemple, des raisons de santé qui avaient pu, vingt ou trente ans auparavant, les obliger à abandonner la navigation hauturière pour se livrer à la pêche côtière.

Les dispositions retenues dans le projet examiné suppriment, pour les marins pensionnés avant 1948 et dont la pension est revisée sur les bases de la loi nouvelle, l'obligation d'avoir, le cas échéant, à prouver les circonstances indépendantes de leur volonté qui avaient motivé les modifications de leur carrière.

La deuxième amélioration est la substitution, au paragraphe 2 de l'article 4, des dispositions suivantes:

« Le droit à pension proportionnelle est acquis après quinze années de services, quelle que soit la date à laquelle ils ont été accomplis, et cinquante ans d'âge, mais la jouissance en est différée jusqu'à ce que l'intéressé ait atteint l'âge de 55 ans. »

Ainsi, les marins qui ont quitté la navigation avant 1930 ou les ayants droit de ces marins vont pouvoir éventuellement obtenir une pension proportionnelle d'ancienneté.

La loi du 1er janvier 1930, qui a créé cette pension, n'était pas applicable, jusqu'à présent, à ceux qui avaient cessé de naviguer avant sa promulgation.

La troisième modification vise le paragraphe 1er de l'article 42 de la même loi et le deuxième alinéa de l'article 52, qui est complété comme suit:

« Dans la mesure où les intéressés ne peuvent pas bénéficier des dispositions du paragraphe 1er de l'article 42 ci-dessus. »

Les droits à pension des agents du service général ont été mis à la parité de ceux des inscrits maritimes par la loi du 1er janvier 1930. Mais les mesures nouvelles ne s'appliquaient jusqu'à présent qu'en raison des services effectués après cette date.

Dorénavant, tous les agents du service général, quelle que soit la date à laquelle ils auront effectué leurs services, auront, s'ils ont navigué pendant au moins quinze ans, avant ou après 1930, droit à pension.

Ceux qui, jusqu'à présent, ne bénéficiaient pas de pensions, recevaient une allocation forfaitaire, qui ne sera plus versée désormais qu'à ceux qui ne pourront obtenir, en vertu des dispositions nouvelles, une pension entière ou proportionnelle.

La quatrième modification consiste à ajouter, après les deux premiers alinéas de l'article 50 du décret, modifié du 17 juin 1948, relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurances des marins, un alinéa ainsi conçu:

« Toutefois, le marin titulaire d'une pension d'invalidité accordée en raison d'une maladie pouvant, par sa nature et compte tenu de la navigation exercée, avoir son origine dans un risque professionnel maritime, pourra, s'il remplit par ailleurs les conditions prévues à l'article 4 de la loi modifiée du 12 avril 1941, recevoir en outre une pension d'ancienneté sur la caisse des retraites des marins. »

Ces dispositions assimilent la pension accordée pour maladie d'origine professionnelle à la pension accordée pour accident professionnel en ce qui concerne le droit au cumul avec une pension d'ancienneté.

Désormais, les titulaires d'une pension pour maladie d'origine professionnelle pourront donc la cumuler avec une pension d'ancienneté.

Enfin, la cinquième et dernière modification vise l'article 9, paragraphe 7°, de la même loi, qui est remplacé par les dispositions suivantes:

« Les périodes de temps suivies ou non de la concession d'une pension pendant lesquelles les marins ont reçu une indemnité journalière d'assurance accident ou d'assurance maladie sur la caisse générale de prévoyance des marins français pour une incapacité temporaire de travail. »

Les périodes en cause ne pouvaient, jusqu'à présent, être validées pour la pension d'ancienneté que lorsqu'elles n'étaient pas suivies de la concession d'une pension. Elles seront, dorénavant, validées dans tous les cas.

Telles sont, mes chers collègues, les améliorations que la commission de la marine marchande unanime a obtenues. Nous aurions souhaité aller plus loin encore et obtenir les derniers éléments favorables de ce qu'il est convenu d'appeler la « petite réforme ».

Notre action se poursuivra dans ce sens, d'autant plus que les améliorations supplémentaires n'augmenteraient pas exagérément les charges du budget, puisque le crédit nécessaire ne s'élèverait qu'à 40 millions de francs.

La commission m'a cependant chargé de formuler quelques observations sur le budget en cause.

Si elle se réjouit de la suppression de 50 postes du personnel de la marine marchande, dont certains d'ailleurs n'étaient pas pourvus et, par conséquent, étaient inutiles, elle tient à faire observer que le ministère de la marine marchande n'a jamais eu un personnel pléthorique. Elle désirerait que le règlement de certains dossiers, en particulier des dossiers maladie, ne demande pas plusieurs mois. Aussi souhaite-t-elle que le personnel de ces services soit suffisant.

D'autre part, lors d'un premier examen, la commission avait demandé la disjonction du titre VI — dépenses en capital — qui a trait aux investissements exécutés avec le concours de l'Etat et plus spécialement à l'aide à la construction navale. Une augmentation de 2.700 millions, pour réévaluation en cours, compte tenu des variations des indices internationaux, est prévue.

Après avoir entendu les explications de M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande, la commission a retiré sa

demande de disjonction. Mais elle demande que lui soit communiquée la liste des chantiers ayant bénéficié de la loi d'aide, ainsi que le montant des subventions accordées par chantier.

La commission demande en outre au Gouvernement de s'orienter résolument vers la revision des basses catégories. Nombreux sont les cas particuliers à reviser en vue d'une plus juste répartition des droits. Ainsi, un armateur qui a des bateaux de plus de 10 tonneaux, paye, pour chacun de ses matelots, une taxe de 7,75 p. 100, alors que, pour un bateau de moins de 10 tonneaux, la taxe n'est que de 4,5 p. 100. Or, la majorité des armateurs sont propriétaires ou copropriétaires navigants et patrons. Bien que classés dans la même catégorie que leurs collègues ayant des bateaux de 6 à 10 tonneaux, ils payent davantage et sont défavorisés. Il semble donc qu'ils devraient être classés dans une catégorie différente. Les cas à examiner sont multiples et nous demandons à M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande de bien vouloir orienter son action dans ce sens.

La commission m'a chargé de demander à M. le sous-secrétaire d'Etat si le comité interministériel qui doit trancher le débat entre les différents ministères, concernant les gardes maritimes et les syndics, s'était enfin réuni, car il est bon, il est même nécessaire que les rajustements de salaires de ces personnels soient effectués avant la fin de l'exercice budgétaire.

La commission souhaite que soit examinée rapidement la situation des agents de gardiennage, situation qui est digne d'intérêt. La question est pendante depuis quelques années devant la commission et les instances gouvernementales.

Sous réserve de ces observations, la commission de la marine marchande, dans sa majorité, je le répète, donne un avis favorable au vote du budget de la marine marchande. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Louis Michaud.

M. Louis Michaud. Madame, messieurs, chaque année l'examen du budget permet aux parlementaires invités à voter les comptes de la nation d'entamer un dialogue avec le Gouvernement sur un certain nombre de questions qui, sans avoir d'incidence déterminante, dans le moment, sur les grands courants politiques nationaux, n'en constituent pas moins la trame de la vie économique, culturelle ou sociale du pays.

La nouvelle forme de discussion budgétaire, dont il est prématuré de dire si elle doit nous faire regretter l'examen, chapitre par chapitre, auquel nous étions accoutumés, aura du moins pour avantage d'obliger les députés à dominer les problèmes, à mieux voir dans leur ensemble les grandes questions qui se posent dans chaque secteur de l'activité française. Singulièrement, l'examen du budget de la marine marchande et des pêches doit nous permettre de rappeler à l'Assemblée et au pays la vocation maritime de la France, vocation dont l'affaire du canal de Suez vient de mettre brutalement en lumière l'actualité et l'importance.

Le budget que vous nous présentez, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, ne nous offre pas de grandes novations. On peut même dire que, malgré une augmentation de près de 2 milliards qui traduisent dans une notable proportion des mesures déjà acquises, il apparaît presque en régression sur les précédents, compte tenu des tâches qui incombent à notre marine en raison des événements.

J'admets, néanmoins, qu'il serait injuste d'affirmer que l'importance économique d'une activité déterminée se mesure uniquement au nombre de milliards inscrits dans le budget du département ministériel intéressé.

Je me propose de présenter quelques observations relatives au service de l'inscription maritime, aux pensions des marins et aux difficultés que rencontrent présentement les marins pêcheurs et l'armement au cabotage. Je laisserai à mon ami, M. Christian Bonnet, le soin d'évoquer les autres aspects du budget.

Je commencerai par décerner des félicitations.

J'ai noté avec plaisir la suppression du crédit portant rémunération d'un secrétaire général. Lors de la discussion du collectif de 1956, je vous avais dit qu'il me paraissait, non seulement superflu, mais dommageable qu'il y ait un secrétaire général place Fontenoy, lorsqu'il s'y trouve un ministre, un secrétaire ou un sous-secrétaire d'Etat. La suppression du crédit, et par conséquent du poste, permettra une unité de direction dans cette maison et y assurera à l'avenir, j'ose l'espérer, la présence en permanence d'un membre du Gouvernement.

Vous avez envisagé, pour des raisons d'économie fort louables, quelques suppressions d'emplois dans les quartiers de l'inscription maritime. Néanmoins, en divers endroits, vos agents ne sont pas en surnombre et je rappelle, après mon collègue M. Mazier, qu'à la dernière réunion du conseil supérieur de l'Etablissement national des invalides certains chiffres ont été avancés sur lesquels je voudrais attirer votre attention.

Alors qu'à un moment donné on comptait 105 agents pour étudier environ 200.000 dossiers, nous ne trouvons plus maintenant que 95 agents pour un nombre de dossiers sensiblement égal au double. Ce sont finalement les prestataires de la caisse de prévoyance qui en supportent les conséquences, car les remboursements de frais médicaux interviennent fort longtemps après le dépôt des demandes.

Depuis plusieurs années se pose la question du reclassement des gardes maritimes.

Je tiens à vous rappeler à mon tour, monsieur le ministre, que l'Assemblée avait exprimé sa volonté unanime de voir intervenir un reclassement de ces agents, tous nos collègues ayant dû reconnaître, avec le Gouvernement lui-même, qu'ils avaient été défavorisés bien qu'il s'agisse d'un personnel particulièrement digne d'intérêt.

Répondant à la demande instante du Parlement, vous avez donné votre agrément à un statut nouveau qui doit permettre l'incorporation progressive des gardes maritimes dans le corps des syndics des gens de mer.

Les intéressés ont accueilli favorablement ce statut nouveau, mais leur déception reste grande et cela pour deux raisons et d'abord parce que le décret autorisant l'intégration de vingt gardes maritimes désignés par la commission paritaire centrale des syndics des gens de mer n'est pas encore signé.

Je veux revenir sur les indications qui vous ont été données tout à l'heure. Ce décret ne peut être signé qu'après l'avis donné par le comité interministériel prévu à l'article 26 de la loi de finances du 4 août 1956.

J'aime à penser que vous avez recueilli cet avis. Je vous avais signalé l'urgence qu'il y avait à le prendre, lorsque vous êtes venu devant la commission.

S'il en était autrement, les agents en cause perdraient pour l'année 1956 le bénéfice de leurs nouveaux traitements inscrits néanmoins dans le budget et sur lesquels ils comptent en vertu des promesses faites par le Gouvernement et de la volonté plusieurs fois exprimée par le Parlement.

Les gardes maritimes sont déçus aussi parce que, à l'avenir, leur intégration dans le corps des syndics risque de se faire avec une lenteur telle que certains d'entre eux, parmi les plus méritoires, craignent à bon droit de ne jamais obtenir leur incorporation.

J'insiste auprès de vous, monsieur le ministre, pour que vous preniez de nouvelles dispositions en vue d'accélérer l'incorporation des gardes dans le corps des syndics.

Je ne voudrais par terminer cette partie de mon intervention sur l'administration de l'inscription maritime sans évoquer, moi aussi, la situation des agents du gardiennage maritime, qu'il ne faut pas confondre, d'ailleurs, avec les gardes maritimes.

Je vous rappelle que l'Assemblée a également, à plusieurs reprises, exprimé son désir de voir reclasser ces agents qui ne bénéficient pas d'indices en rapport avec leurs fonctions et leurs responsabilités.

J'aimerais savoir à quel moment et de quelle manière vous vous proposez de procéder à ce reclassement.

J'en arrive maintenant à l'importante question des pensions des marins.

Vous me permettrez d'abord de faire un bref retour en arrière.

En 1954, au cours de la discussion du budget, M. le ministre des travaux publics, chargé de la marine marchande, avait fait connaître à l'Assemblée nationale qu'il confierait à une commission composée de parlementaires et de fonctionnaires le soin de présenter au Gouvernement, dans un délai de quelques mois, un certain nombre de propositions en vue d'améliorer le régime des pensions des marins du commerce et de la pêche.

Dans le même débat, M. le ministre du budget laissait entendre qu'il ne ferait pas obstacle à ces propositions tant que leurs conséquences budgétaires n'excéderaient pas 400 millions de charges nouvelles par an.

La commission, constituée par décision ministérielle du 31 janvier 1955, a donné ses conclusions à la suite de deux séances de travail qui se sont tenues au ministère de la marine marchande les 9 février et 23 mars 1955.

Le résultat de ces travaux a reçu, le 21 juin 1955, l'approbation du conseil supérieur des invalides de la marine, mais le texte auquel on a donné couramment le nom de « petite réforme des pensions » n'a jamais été déposé par le Gouvernement. Il avait fait l'objet de propositions de loi de M. Mazier et de moi-même et du rapport que j'ai fait adopter récemment par la commission de la marine marchande et des pêches.

Certes, vous me direz, monsieur le ministre, que le Gouvernement a tenu ses promesses, puisque l'article 50 du projet de loi de finances contient l'essentiel de la petite réforme des pensions. Je vous en donne volontiers acte, bien que je déplore que l'article 50 reste muet sur la possibilité de naviguer entre cinquante et cinquante-cinq ans pour le marin pensionné, comme il reste muet sur la prise en compte, pour le calcul du temps ouvrant droit à pension, de la navigation

effectuée dans les eaux déclassées à certaines époques par l'inscription maritime. Cela se comprendrait encore si le projet qui nous est soumis ne faisait payer par les armateurs — et à quel prix ! — le prétendu cadeau du Gouvernement car, en contrepartie de l'article 50 et du rajustement des salaires forfaitaires intervenu dans le courant de l'année, nous trouvons un article 49 qui majore les cotisations de l'armement de 1,75 p. 100 à la caisse de prévoyance et de 1,75 p. 100 à la caisse des retraites. C'est une augmentation globale de 3,50 p. 100 qui représente une aggravation de l'ordre de 12 p. 100 des charges sociales.

Ainsi, le Gouvernement impose 1.200 millions de francs de charges à l'armement pour donner aux inscrits maritimes environ 300 millions de francs d'avantages nouveaux, ce qui lui permet de diminuer la subvention de l'Etat à l'Etablissement national des invalides.

Le procédé est habile et simple, mais je serai presque tenté de le qualifier de malhonnête. Donner et retenir ne vaut, dit un proverbe. Or, c'est très exactement ce que fait le Gouvernement.

Comment s'étonner alors que ces propositions provoquent d'amères déconvenues et chez les inscrits maritimes qui n'obtiennent pas ce qu'ils espéraient, et chez les armateurs dont les charges deviennent plus lourdes et même chez les navigants qui craignent que l'armement français, déjà en mauvaise posture, ne voie encore diminuer ses chances dans la concurrence internationale.

Je voudrais ajouter, monsieur le ministre, que ces déceptions et ces charges nouvelles interviennent, par une fâcheuse coïncidence, au moment même où d'autres difficultés assaillent les marins.

Les difficultés d'approvisionnement en carburant suscitent de vives inquiétudes chez les marins pêcheurs et chez les armateurs au petit cabotage qui craignent d'être obligés de réduire leur consommation de fuel ou de gas oil dans une proportion que les plus optimistes situent à environ 20 p. 100.

Ils devraient alors, du même coup, diminuer le nombre de leurs sorties en mer et il en résulterait un manque à gagner, hypothèse qui ouvre de sombres perspectives au seuil de l'hiver.

Il est une autre difficulté qui s'ajoute aux précédentes: l'application du décret du 24 août 1956 sur la sécurité en mer. Ce décret précise que les bateaux de moins de 500 tonneaux devront être munis de canots pneumatiques et de bouées lumineuses.

Loin de moi la pensée de m'élever contre ces exigences qui sont inspirées par le souci de protéger la vie des équipages des bateaux de pêche et des caboteurs ainsi que des passagers des services de passages d'eaux.

Mais les conséquences financières pour les armateurs seront très lourdes. Pour acquérir l'équipement réglementaire, un chalutier courant doit envisager une dépense de plus de 500.000 francs. Dans le port de l'Ile d'Yeu, que je connais bien — et pour cause — il n'y a pas moins de cent bateaux de pêche qui doivent se plier à cette obligation.

Pour le département de la Vendée, qui assure les liaisons maritimes entre le continent et les îles d'Yeu et de Noirmoutier, l'achat des nouveaux engins se traduira par une dépense de près de trois millions de francs.

Lorsqu'une entreprise améliore son dispositif de lutte contre l'incendie par l'achat d'extincteurs nouveaux, les compagnies d'assurances consentent habituellement une diminution de la prime couvrant le risque incendie. En l'occurrence, c'est-ici le contraire qui se produit. Au moment où les bateaux sont mis en demeure de s'équiper en vue de diminuer les risques de pertes de vies humaines — et je souscris pleinement à cette exigence — non seulement on ne diminue pas, comme cela paraîtrait logique, le taux de la cotisation à la caisse de prévoyance, mais on l'augmente au contraire de 1,75 p. 100.

Ce qui accroît encore le malaise, c'est que les canots pneumatiques qui répondent aux normes réglementaires ne peuvent être achetés que chez un seul fournisseur qui peut exercer du même coup un monopole de fait sur le marché.

Je crois savoir néanmoins, d'après des nouvelles toutes récentes, qu'il y aurait un nouveau fournisseur sur le marché. De toute manière, s'il n'y a pour l'instant que deux maisons en compétition, la concurrence ne s'exerce que dans une très faible mesure.

Il serait sage, monsieur le ministre, en attendant que d'autres constructeurs éventuels se présentent, de demander aux firmes qui fabriquent les canots pneumatiques de consentir des contrats de location-entretien du matériel exigé, afin que les utilisateurs ne soient pas dans l'obligation d'engager dans l'immédiat une dépense qui est au-dessus de leurs possibilités financières. Pour le moins, il serait souhaitable d'accorder aux constructeurs et aux acheteurs des facilités de financement en vue de promouvoir un système de vente à crédit.

Avant de terminer mon intervention, je voudrais me réjouir de l'inscription dans le budget d'un crédit de 500 millions pour la construction d'un navire océanographique. Je laisse à M. Bonnet le soin de vous parler de l'institut scientifique et technique des pêches.

Pour ma part, j'ai eu l'avantage, en avril dernier, de participer à une courte campagne sur le *Président Théodore-Tissier*. Je me fais un plaisir de rendre hommage à l'équipage du bateau et aux chercheurs qui avaient pris place à son bord.

Outre l'intérêt scientifique des opérations de chalutage ou de mensuration de poissons auxquelles j'ai pu assister, j'ai été amené à constater que la France était, pour ses travaux de recherche en mer, fort mal outillée.

Tous les pays voisins, même ceux dont les moyens sont très inférieurs aux nôtres, même ceux dont la « vocation maritime » est beaucoup moins évidente que la nôtre, sont notoirement mieux équipés que nous. J'ai souvent dit que notre institut technique et scientifique des pêches devait être avant tout un organisme de recherche scientifique et un appareil distributeur d'étiquettes de salubrité. Je me réjouis de constater que — une fois n'est pas coutume — les majorations de crédit seront, sur ce chapitre, utilisées à bon escient.

Telles sont, mes chers collègues, les observations que je voulais présenter avant la discussion budgétaire proprement dite. Nous savons bien qu'il ne nous sera pas possible de modifier les dispositions générales inscrites dans le projet de loi. J'ose espérer, monsieur le ministre, avant que nous passions au vote des différents titres, que vous pourrez nous donner l'assurance que vous tiendrez le plus grand compte des remarques que j'ai pu ainsi brièvement formuler. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Bonnet.

M. Christian Bonnet. Déférant au souci qu'a exprimé cet après-midi M. le président de la commission des finances, je m'en voudrais de reprendre les sujets qu'a excellemment traités mon ami M. Michaud.

Tout au plus, me permettrez-vous, monsieur le ministre, de m'associer avec beaucoup de chaleur à ce qu'a dit notre collègue concernant les pensions des inscrits maritimes et également l'approvisionnement de nos unités de pêches en carburant.

Puissiez-vous donner au Parlement la certitude que cet approvisionnement sera, en tout état de cause, assuré par priorité, dans l'intérêt des populations de nos côtes, comme l'a dit M. Michaud, mais dans l'intérêt aussi de l'ensemble des consommateurs qui seraient frappés par une raréfaction dans l'offre du poisson. Si cet aliment d'une haute valeur nutritive venait à manquer, il s'ensuivrait des hausses de prix de nature à grever lourdement les budgets familiaux et à agir sur cet indice des 213 articles que M. le ministre des affaires économiques et financières couve avec tant de soins.

M'excusant par avance de l'absence de succession logique qui caractérisera mes propos, je souhaiterais évoquer rapidement les problèmes de l'enseignement maritime et ceux aussi qui sont relatifs à l'institut des pêches.

S'agissant de l'enseignement, j'ai, en premier lieu, le devoir de me faire l'écho des doléances de nombreuses familles maritimes.

Tout naturellement, du fait de leur activité, les marins sont moins à même que d'autres pères de familles de suivre l'instruction de leurs enfants. Ceux-ci se trouvent dès lors pénalisés souventes fois lors de la compétition qui s'instaure pour l'entrée aux écoles d'apprentissage maritime entre eux et des candidats d'autres milieux. Ces derniers peuvent les surclasser dans certaines épreuves qui n'ont avec le métier de la mer que de lointains rapports. Mais qui oserait affirmer qu'ils seront les meilleurs marins, et qui même pourrait prétendre que les mieux classés à l'examen d'entrée seront seulement les plus persévérants à l'apprentissage d'un métier dur entre tous ?

Comment en second lieu ne pas être frappé par la disproportion flagrante qui existe entre le nombre des élèves des écoles d'apprentissage se destinant à la pêche, qui sont quelque deux cents, et ceux qui s'apprêtent à naviguer au commerce qui sont plus de mille.

L'obligation de passer par une école d'apprentissage maritime est actuellement limitée, conformément à la loi de 1950 complétée par les décrets de mai dernier, aux marins destinés à des unités jaugeant au moins 250 tonneaux. C'est là, à mon sens, une décision très regrettable. La formation technique du marin pêcheur devrait être d'autant moins négligée que les techniques de la pêche évoluent, et qu'en tout état de cause le rôle d'un homme est souvent plus effacé, sa participation à la vie de l'unité moins directe, moins immédiatement sensible dans la navigation de commerce qu'à bord de petites unités de pêche où son activité est sanctionnée par un droit, sous forme de part, aux fruits de l'entreprise commune.

J'attacherais du prix, monsieur le secrétaire d'Etat, à ce que vous veuilliez bien nous donner, dans l'esprit que j'in-

dique, les apaisements que nous souhaitons sur l'accès des enfants de marins aux écoles d'apprentissage et sur une plus grande ouverture de celles-ci aux nécessités de la pêche.

Puissiez-vous convaincre le comité supérieur de l'enseignement maritime, lorsqu'il va reprendre le cours de ses travaux, d'apporter aux problèmes dont dépend la formation de nos officiers et la constitution de nos états-majors des solutions qui ne peuvent plus être différées.

Vous me permettrez de vous dire à ce propos que l'on n'est pas sans s'interroger dans les milieux maritimes sur l'opportunité de disposer de huit écoles pratiquement polyvalentes pour former chaque année 150 élèves de la marine marchande, 125 élèves officiers au long cours, 100 capitaines au long cours, 75 lieutenants au cabotage et autant pour la marine marchande, enfin 100 élèves mécaniciens et 180 officiers mécaniciens.

Le problème n'est pas tellement que nous ayons huit écoles que le fait qu'elles sont quasi polyvalentes. Cela amène un certain nombre de professionnels à s'interroger sur l'opportunité d'une telle organisation.

Ce n'est pas sans inquiétude que l'on considère, par ailleurs, comme l'a dit excellement dans son rapport M. Mazier, le problème des maîtres de ces écoles. Il nous faut 30 professeurs d'hydrographie; nous en avons 27 ou 28. Mais 8 vacances vont se produire dans les années prochaines.

Il nous faut 30 professeurs mécaniciens, nous en avons 15; 9 professeurs de technique, nous en avons 5.

Or, rue Royale, on se sépare difficilement de ses ingénieurs mécaniciens. Quant aux capitaines au long cours ou officiers mécaniciens, ils se soucient très peu d'accéder par un concours difficile à une situation matérielle bien inférieure, comme le rappelait notre rapporteur spécial, à celles qu'ils peuvent avoir dans la navigation.

Construire des écoles est bien, les disséminer est concevable, mais les spécialiser serait souhaitable et, puisque nous risquons d'y être inéluctablement conduits par manque de maîtres demain, peut-être serait-il sage de l'envisager dès maintenant.

J'en viens rapidement à la situation de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes.

Mon ami M. Michaud a dit sa satisfaction de la décision intervenue concernant une unité destinée à remplacer le *Théodore Tissier*, dont je vous avais, au printemps dernier, lors de la discussion du collectif, rappelé la vétusté. Mais ne vous apparaît-il pas, monsieur le ministre, qu'il est nécessaire de rénover également la structure de notre institut ?

Huit ans durant, cet organisme a eu un statut d'office, et il était alors pratiquement une maison sans fenêtres, sans liaison effective avec les professions intéressées: armateurs, ostréiculteurs, pêcheurs, conserveurs, donc une maison inadaptée aux tâches pour lesquelles elle avait été créé.

Depuis trois ans, l'office est devenu un institut dont le régime est réellement anormal, puisque tout en gardant partiellement sa structure d'office, il est, au moins en ce qui concerne son personnel et son navire, étroitement dépendant du budget de plusieurs directions de la marine marchande. Les crédits ne lui sont d'ailleurs dispensés qu'avec une extrême parcimonie, qui contraste, comme on le disait à l'instant, très fâcheusement avec les errements des pays étrangers. Et ce m'est, monsieur le ministre, l'occasion de vous dire qu'il serait impensable qu'une amputation, si légère soit-elle, par rapport aux crédits de l'an dernier, vienne affecter l'activité de notre institut.

M. Pierre Guillou. Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Christian Bonnet. Volontiers.

M. Pierre Guillou. A propos de crédits, je lis, dans le rapport de M. Mazier, qu'un crédit avait été inscrit au budget de 1955 pour l'étude d'écoles de la marine marchande, dont celle de Paimpol.

Toujours d'après le rapport, ces études sont en cours et des crédits de programme devraient normalement figurer au budget de 1958. Cette promesse est équitable. Il faut d'abord aider ceux qui s'aident eux-mêmes.

Dans le canton de Paimpol, vu l'importance du recrutement, une école préparatoire publique et privée s'organise intensivement pour donner plus de satisfaction aux jeunes gens se destinant aux cadres de la marine.

La toute petite ville de Paimpol, malgré des constructions et un équipement insuffisants, se classe devant les grandes villes de Bordeaux, le Havre et Dunkerque, au quatrième rang des écoles fournissant à la France les cadres de sa marine marchande.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, de certifier que les études en cours iront plus vite que les voyages au long cours du temps de la marine à voile!

Partie pour étude en 1955, la nouvelle école de marine marchande de Paimpol a dû rencontrer vent debout. Promettez-nous de faire en sorte qu'elle soit bientôt de retour et amarrée au port avant la fin de 1958!

M. Christian Bonnet. De l'avis concordant de tous ceux qui s'intéressent à l'activité de l'institut des pêches et de l'avis unanime de son conseil d'administration — exprimé hier, si mes renseignements sont exacts — le moment est venu de susciter pour cet établissement, dont on attend de grands services, la réorganisation nécessaire, et de le doter de moyens suffisants en matériel et en personnel pour développer les industries de la pêche sur le plan national comme pour défendre la position française dans les conseils internationaux, où une action de plus en plus large est engagée.

Qui ne serait, à ce propos, frappé par la disparité entre la France et l'étranger des moyens mis en œuvre et, tout naturellement, des résultats obtenus.

Disparité des moyens ? Notre institut dispose d'un bateau et de 14 océanographes; il en faudrait de 60 à 80; 40 ont été demandés, sans succès jusqu'à présent.

En Norvège, deux instituts, deux bateaux, 30 chercheurs.

En Yougoslavie, un institut, quatre laboratoires, 25 océanographes.

En Grande-Bretagne, trois laboratoires, neuf bateaux, 150 spécialistes.

En U. R. S. S., 15 laboratoires, un nombre inconnu de bateaux et 2.500 océanographes et chercheurs.

Disparité des résultats ? La France pêche 60.000 tonnes de harengs, comme avant la guerre; 20.000 à 25.000 tonnes de sardines en moyenne comme avant la guerre; 12.000 à 15.000 tonnes de thon, comme avant la guerre et, pour le poisson de chalut, la progression n'est que de 10 à 15 p. 100.

Dans le même temps, la Norvège est passée, en vingt ans, de 100.000 tonnes de harengs à 1.200.000 tonnes, et le Japon, de 80.000 tonnes de thon à 1.500.000 tonnes !

Face à un tel bilan, rendez, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, à l'institut sa souplesse! Assortissez de sanctions efficaces, si vous la lui conservez, la tâche de contrôle qui lui est actuellement dévolue! Donnez-lui, sous la forme qui vous paraîtra la plus convenable, et sous le contrôle personnel du titulaire du département ministériel de la marine marchande, l'autonomie et les moyens que postule la grande tâche qui l'attend! Dotez notre pays d'un corps d'océanographes assurés de faire, dans cet institut, une carrière honorable!

Ainsi, vous aurez, sur ce point encore, marqué durablement votre passage place Fontenoy. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Jean Guitton.

M. Jean Guitton. La discussion du budget de la marine marchande est l'occasion pour vous, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, de nous tenir au courant de l'état de santé de notre flotte marchande dans toutes ses activités: transports de marchandises avec ses cargos, transports des passagers avec ses paquebots, transports pétroliers avec ses tankers — et ce problème est d'une brûlante actualité.

Il est indispensable de ne pas négliger non plus la flotte de pêche hauturière ou côtière, artisanale ou industrielle.

Et, pour armer tout cela, vous avez sous votre tutelle la grande et nombreuse famille des inscrits maritimes, les équipages des plus petites unités aux « liners » les plus prestigieux.

Il n'est pas dans mon intention, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, de faire le point sur tous les problèmes. Cela vous revient, en quelque sorte, de droit, puisque c'est vous qui êtes sur la passerelle du haut commandement de la marine marchande. Et, d'autre part, excellemment, comme il le fait chaque année, mon ami M. Mazier a déjà balisé et éclairé notre route par son complet et si substantiel rapport.

Je veux cependant attirer l'attention de l'Assemblée et, au-delà, celle de l'opinion publique, voire, aussi, du ministère des affaires économiques et financières et du Gouvernement sur quelques points

Le premier qui frappe, c'est, alors que nous nous plaçons tout de même au sixième rang dans le monde par notre flotte marchande, de constater la pauvreté de vos crédits pour l'apprentissage de la profession de marin, du moussaillon au commandant, si je puis m'exprimer ainsi.

C'est une conversation trop rapide avec un des éminents fonctionnaires de votre département ministériel, venu inspecter les travaux de la construction de l'école d'apprentissage de Nantes, qui m'a permis d'apprendre que les crédits d'enseignement pour six établissements en France ne sont que de l'ordre de cent millions. Cent millions pour les traitements des professeurs, l'entretien des bâtiments, les fournitures, les frais de déplacement, etc., cela représente un peu plus d'un million, en moyenne, par école et par mois, pour former spécialistes, équipages et maistrance.

Avouez que cela est un tour de force, soit, mais que c'est insuffisant et pénible quand on songe que le même crédit pour le même objet figure au budget du pays ami voisin qu'est la Belgique.

On en est un peu confondu, et ce n'est pas sur le budget de la marine que l'on pourra réaliser des économies, tant il est loin d'être suffisant. Il y aurait lieu, au contraire, dans l'intérêt national — le seul qui me guide — d'augmenter son volume, son tonnage serais-je tenté de dire.

Et si nous parlions aussi, rapidement, de la santé des équipages, de ce qui aiderait tant à maintenir la bonne entente, la bonne cohésion à bord comme à terre, des personnels, de ce qui aiderait, que l'on me permette cette expression, à maintenir un bon « climat social » ?

Il s'agit du respect de la durée légale du travail dans la marine marchande. Il me suffit à ce sujet de lire une lettre qui vous était adressée le 15 septembre 1955 par le syndicat Force-Ouvrière de la marine marchande:

« La loi du 14 août 1954 stipule que les décrets pris dans le cadre des pouvoirs spéciaux entreraient en vigueur dès leur publication au *Journal officiel* de la République française, mais ne deviendraient définitifs qu'après leur ratification par le Parlement auquel ils seront soumis avant le 31 mai 1955.

« Dans une lettre adressée à M. Jean Guitton, en mai 1955, M. le ministre de la marine marchande, précisait que le décret n° 54-1031 du 22 octobre 1954 avait été déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale et que cette dernière serait appelée à se prononcer.

« Postérieurement à la date fixée par la loi, M. Jean Guitton, au cours de la réunion du 26 juillet 1955 de l'Assemblée nationale, a demandé, au nom de son groupe, que soit repoussée la ratification du décret-loi n° 54-1031 du 22 octobre 1954 sur les conditions de travail et rémunérations — loi de quarante heures et congés.

« Cette déclaration laisse entendre que le décret n'ayant pas été ratifié dans les limites prescrites par la loi ne peut être considéré comme définitif.

« En conséquence, nous avons l'honneur de vous demander quels sont les textes qui régissent actuellement la durée du travail dans la marine marchande.

« Nous précisons qu'il n'a jamais été question pour nous de réclamer une modification de la durée normale du travail à bord, mais de déterminer avec précision la durée légale du travail dans la marine marchande.

« Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, etc. »

Voilà pour le travail.

Passons au problème des retraites.

L'alimentation en ressources nécessaires de la caisse de prévoyance est, pour vous et pour nous, un problème qui se pose chaque année et qui nécessitera peut-être des mesures courageuses et non orthodoxes, tant il est vrai que l'orthodoxie, en matière budgétaire, se révèle bien fallacieuse en nos temps modernes.

Je sais aussi, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, que vous plaidez, auprès des services des finances, la parité de pensions commandant-chef mécanicien, et vous avez raison, étant entendu que ceci ne saurait, en aucune façon, servir d'argument de départ pour une parité de solde.

Puisse aussi le ministre de l'éducation nationale consentir enfin ce changement d'appellation du brevet d'officier mécanicien de 1re classe en celui d'ingénieur mécanicien de la marine marchande!

Mais à quoi bon entrer dans le détail de revendications qui sont celles des syndicats et qui, toutes, ne sortent pas du cadre du possible et du raisonnable — les seules que nous voulions, quant à nous, soutenir.

Il est jusqu'à vos personnels à terre — pour ne parler que des gardes maritimes — qu'on promène d'une année à l'autre pour leur intégration dans le cadre des syndics.

Là aussi, je vous rappelle très amicalement — vous le savez, j'étais alors absent — vos engagements lors du débat sur le collectif de 1956 et je vous renvoie au *Journal officiel* en sa page 2555.

Mais, aux marins, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, il faut des navires, et cela m'amène à vous poser la même question que je vous posais le 14 novembre à la commission de la marine marchande: que devient la signature, encore attendue, du décret pour le paquebot destiné à l'Atlantique-Nord le futur *France ?*

Je pense que vous allez nous confirmer les déclarations déjà faites au Conseil de la République, car il faut en finir une bonne fois avec cette question.

Ici, je tiens à remercier la presse qui nous a toujours soutenus en comprenant l'importance du problème.

Mais c'est au nom de l'amitié que je demande aujourd'hui aux journalistes d'enlever de l'esprit de l'opinion publique cette idée qu'il s'agit d'un « super paquebot ». Cela implique la construction d'un paquebot plus grand, plus que *Normandie*. Or, ce n'est pas vrai, la nouvelle unité sera de beaucoup plus petite.

On y a sacrifié le luxe aux besoins touristiques, à la clientèle « tourisme ». A bord de *Normandie*, les trois quarts des cabines étaient de luxe. A bord de *France*, trois quarts seront de tourisme, un quart de première classe.

Enlevez aussi, je vous en prie, cette idée de prestige, qui n'est pas de mise pour notre pays actuellement, dût en souffrir son honneur national.

Il faut dire qu'il s'agit d'un paquebot de relève d'*Ile-de-France*, notamment, dont je salue au passage la belle conduite lors du naufrage de l'*Andréa Doria*, qui devrait être retiré du service vers 1958 — il aura trente ans l'an prochain, et je crois qu'il a bien gagné sa retraite — et de *Liberté*, qui sera retiré vers 1960.

Certes, la continuité de la ligne sera assurée jusqu'à l'achèvement du navire en 1961. Mais ce sera au prix de lourdes dépenses: travaux importants pour prolonger la vie des vieux navires, adaptation de navires prélevés provisoirement sur d'autres lignes.

Tout nouveau retard dans la construction risquerait donc d'amener une interruption du trafic français, ou tout au moins d'exiger des dépenses extraordinaires.

Voilà donc la commission du plan, le Gouvernement et le Parlement, une fois de plus, en face de leurs responsabilités.

Il importe de pousser à l'aboutissement de la solution finalement adoptée par toutes les Assemblées: un navire de 55.000 tonnes de déplacement en charge, transportant 2.000 passagers en cinq jours, à la vitesse de 31 nœuds.

Mais, me dira-t-on, parlez-nous du prix!

Ici, je tiens à rendre hommage à mon tour à M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande, M. Duveau, le remerciant au passage de m'avoir associé à vos débats alors que j'étais cloué sur un lit d'hôpital. Je lui rends hommage pour les délicates négociations qu'il a menées à bon port et qui se terminèrent, le 11 juin 1956, par l'accord suivant: le prix global du navire, décoration comprise, était fixé à 27.360 millions, soit une réduction de 15 p. 100 sur la demande initiale du chantier. L'Etat prenait à sa charge, au titre de l'aide à la construction navale — loi Defferre — les 28 centièmes de ce prix, soit 7.660 millions, le reste du prix correspondant à la valeur du navire sur le marché international, soit 19.700 millions, étant à la charge de la Compagnie générale transatlantique.

L'accord a donc pu se faire au secrétariat d'Etat au budget pour que le financement de l'aide soit assuré de la façon suivante: 4 milliards figurant déjà au budget de 1955 — nous les devions, monsieur Filippi, à votre prédécesseur, M. Gilbert-Jules — 3 millions seulement devant figurer sur le budget de 1957 — je souligne au passage qu'on a déjà réussi à nous oublier en 1956 — 660 millions enfin à prélever sur les crédits généraux de l'aide à la construction navale dont le crédit est relevé, je le dis en passant, de 2.700 millions, mais dont nous avons demandé, vous vous en souvenez, monsieur le sous-secrétaire d'Etat et vous, monsieur le rapporteur de la commission des finances, le détail de l'attribution par chantier naval, à la demande, il faut avoir l'honnêteté de le dire, de notre collègue M. Cermolacce.

La satisfaction a été unanime dans les Assemblées et a trouvé son écho dans l'opinion publique et dans la presse au sujet du paquebot dont je viens de vous entretenir.

Le projet de décret est déposé depuis août 1956 et il est sur cale à la commission du plan, ou il l'était, car je veux croire que c'est enfin décidé.

Ce n'est pas sérieux, car je vous indique déjà que ce paquebot n'est qu'une unité de transition. Il faut déjà songer aux futures unités à propulsion atomique, tant il est vrai que nous avons autant que quiconque le souci de l'avenir du pays en tous domaines, sur les mers en particulier.

Nous ne restons donc ni figés ni béats, et je sais que de grands chantiers navals ont des ingénieurs travaillant à ce moteur atomique.

Mais, revenant au sujet, j'ai, à mon tour, quelques reproches à adresser.

C'est depuis 1951 que des études ont été entreprises par la Compagnie générale transatlantique pour établir les plans du paquebot destiné à remplacer l'*Ile de France*, et le projet d'un navire de 55.000 tonnes a été présenté à la commission du plan en mai 1953. Si cette commission avait réservé au projet un accueil favorable, la construction aurait été immédiatement entreprise et le navire aurait été livré en 1958.

Au contraire, faute de commandes, la construction navale, en 1953 et 1954, a dû accepter des contrats de construction de pétroliers pour l'étranger — je dis bien: pour l'étranger — établis dans des conditions de prix non rémunératrices et exigeant de l'Etat un gros effort financier au titre de la loi d'aide à la construction navale (dans certains cas plus de 40 p. 100 du prix français) et ces pétroliers n'ont apporté et

n'apporteront dans leur exploitation aucun avantage à l'économie française. Au contraire, le paquebot, de 1958 à 1961, si on nous avait écoutés, aurait drainé vers la France un afflux de devises.

C'est cette fâcheuse politique que, par le décalage de la mise sur cale du *France*, on prolongerait encore d'un an? Et j'ai posé, vous le pensez bien, aux chantiers de l'Atlantique Penhoet-Loire, la question, car le bruit de substitution d'un pétrolier au paquebot a couru. Voici la réponse de M. Pinczon, administrateur directeur général — vous voyez donc que j'ai le souci de la stricte et technique information:

« Un tel décalage, dont le but serait, si je comprends, de passer un pétrolier de plus sur notre cale n° 1 avant le paquebot, poserait un problème d'emploi de nos moyens. Il faudrait, en effet, trouver un client, avoir les allocations du statut, trouver les tôles pour la construction de ce pétrolier hypothétique.

« Je dois reconnaître que le client devrait, vraisemblablement, être trouvé dans la conjoncture actuelle.

« Les allocations devraient être imputées sur la tranche 1958, dont les crédits sont actuellement épuisés; il y a donc là un problème pour le ministère des finances et pour la marine marchande.

« Le problème des tôles est beaucoup plus sérieux. La construction d'une coque de paquebot emploie, par tonne de poids de coque métallique, environ trois fois plus de main-d'œuvre que celle d'un pétrolier. Pour employer la même main-d'œuvre, c'est-à-dire nos effectifs actuels, nous serons ainsi conduits à rechercher, si nous construisons un pétrolier, des tonnages supplémentaires de tôles. Elles sont aujourd'hui introuvables en France, très difficilement et avec un surprix important à l'étranger.

« Approximativement, la construction d'un pétrolier exigerait l'utilisation: en premier lieu, d'une partie de ce qui avait été réservé pour la construction du paquebot et qui devait être livré entre mi-1957 et mi-1958; en second lieu, d'environ 7.000 à 9.000 tonnes de tôles à faire livrer sur la même période.

« Il n'est nullement certain — après une courte enquête je dirais même assez douteux — que ces 7.000 à 9.000 tonnes de tôles puissent être approvisionnées, même moyennant un surprix, et cette question serait fort préoccupante pour nous s'il devait être donné suite au projet dont vous m'avez entretenu.

« Je pense, cher monsieur, que ces informations vous aideront à obtenir que la solution, quelle qu'elle soit, sauvegarde la sécurité d'emploi de notre personnel de Saint-Nazaire, problème auquel je sais que vous consacrez, comme moi, tous vos efforts ».

Voilà qui nous fixe et démontre l'importance en l'affaire — ce à quoi on n'avait sans doute pas songé — d'un tonnage de tôles s'avérant introuvable en France.

Nous serions donc, dans cette invraisemblance de n'avoir ni le paquebot, ni un pétrolier de plus.

On a objecté, aussi, la question des devises. Je ne me refuse pas à l'examen de cette question, ni à la comparaison. Elle m'apporte l'occasion d'arguments supplémentaires.

Je m'inscris tout d'abord en faux contre le fait qu'il a été avancé qu'un pétrolier de 50.000 tonnes de port en lourd, naviguant à partir de 1960 pour le compte français — je souligne bien pour le compte français, car le client armateur étranger est toujours possible — permettrait en fonction des taux de fret actuels, d'éviter une sortie de devises de 7.500.000 dollars par an à l'économie nationale.

C'est là des calculs fantaisistes ou une lourde erreur.

En raison des taux pratiqués, même depuis que la crise de Suez pèse sur le marché, le taux est de 4 dollars par tonne et par mois. Ce qui fait, pour un an et pour un 50.000 tonnes: $50.000 \times 4 \times 12 = 2.400.000$ dollars, soit moins du tiers du chiffre avancé.

Il faut donc être plus sérieux en de telles affirmations.

Par contre, toujours sur la base des taux actuels, on peut escompter que, dans les premières années de service du paquebot *France*, ce navire procurera des recettes nettes annuelles en devises de l'ordre de huit à neuf millions de dollars, c'est-à-dire supérieures au coût d'affrètement annuel de trois pétroliers de 50.000 tonnes.

Et il ne s'agit pas là simplement de recettes de passage. Il faut y ajouter les dépenses des passagers séjournant en France. Limitons ces dépenses à une somme équivalente — bien qu'au-dessous de la réalité — au prix du passage, c'est à plus de 17 millions de dollars que l'on peut chiffrer les rentrées annuelles de devises provoquées par la mise en service du paquebot.

Mettez donc ce chiffre en face des 2 millions 400.000 dollars de rapport d'un pétrolier et vous verrez ainsi où est l'avantage du pays.

De 1958 à 1961, cela fait trois ans de retard, je le souligne à nouveau. Trois années à 17 milliards, cela fait 51 milliards de francs de manque à gagner. Je ne sais donc si, dans ce domaine, on peut dire bravo à la commission du plan.

Je livre cela à l'attention de notre ministre des affaires économiques et financières. Ayons donc, mes chers collègues, les pieds sur le pont de l'unité qui rapportera le plus, et avec des devises fortes! Nous pourrons alors acheter, même au prix plus fort, à l'étranger, les tôles qui nous manqueront, qui manquent déjà sur le marché français, pour construire des pétroliers.

Je crois avoir honnêtement, avec le souci de l'intérêt national que j'ai toujours eu à cette tribune, démontré qu'il ne faut plus ni attendre ni hésiter.

Je crois aussi avoir levé des doutes et peut-être même, je dis le mot, l'équivoque qui semble planer sur cette affaire. Il faut que c'en soit fini de cette période des atermoiements qui a déjà retardé de plusieurs années la construction de ce paquebot. Je dis qu'il y a mauvais vouloir, quelque part, et une obstination qui devient insupportable pour le Parlement.

Nous vaincrons donc une dernière fois cette nouvelle manifestation de l'hostilité de certains groupements et de certaines personnes à cette réalisation.

Je ne reviens pas à cette tribune, après de bien longs mois d'hospitalisation, pour défendre quelque chose qui ne serait ni juste ni indispensable. Ce n'est pas mon genre, vous le savez bien, mes chers collègues, ou alors je me tairais.

Si je demeure ferme dans la construction rapide de ce navire, c'est que je veux aussi être prudent et prévoyant. Supposez une avarie sérieuse à *Ile-de-France* ou à *Liberté*? Alors, nous ne serions plus dans la compétition à armes égales avec nos concurrents toujours à l'affût, c'est le jeu, pour rafler une clientèle si intéressante. N'oublions pas non plus que d'ici peu les Allemands auront aussi leur paquebot sur l'Atlantique-Nord.

Je ne tiens pas, sur le même sujet, à revenir faire des reproches, mais ici déjà je dégage ma responsabilité, celle de mon groupe, la vôtre aussi, étant persuadé que votre opinion est identique à la mienne dans la grande majorité, sinon l'unanimité de cette Assemblée.

Voilà, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, pour vous aider et non pour vous gêner, les questions que je voulais vous poser, les arguments aussi que j'ai cru devoir modestement développer.

Je crois avoir démontré nettement que l'opération consistant à retarder d'un an la construction du paquebot *France* pour permettre celle d'un pétrolier, entraînerait une très importante perte de devises.

Cette « suggestion » n'était, au fond, qu'une nouvelle manifestation des adversaires acharnés et obstinés de cette construction.

C'est dans l'intérêt général du pays que j'ai voulu m'opposer avec la plus grande énergie à cette mesure malveillante.

Il est possible, sur d'autres cales, de construire un pétrolier, deux pétroliers au plus, de 50.000 tonnes, et de les construire parallèlement au paquebot.

Aux Chantiers de l'Atlantique que je connais bien, deux cales sont susceptibles, d'après moi, de recevoir en construction deux pétroliers de 50.000 tonnes et plus.

La cale n° 1, celle baptisée *Normandie*, et la cale n° 6, où fut construit *Ile-de-France*. Mais il reste aussi la forme-écluse dans laquelle fut construit le *Jean-Bart*.

Par conséquent, la cale n° 1 étant réservée au *France*, il resterait la possibilité d'avoir deux autres ouvrages pour pétroliers aux seuls Chantiers de l'Atlantique. Voilà la vérité. Et il reste, bien entendu, d'autres chantiers en France susceptibles de construire des pétroliers.

Qu'on ne vienne donc pas jouer au grand jeu des options, des nécessités, des urgences, de l'énergie, que sais-je encore?

A l'argument « finances », je réponds: l'Etat n'est financièrement impliqué dans la commande de ce navire — du moins de façon directe — que par le jeu de la loi d'aide, ce qui entraînera — je l'ai déjà détaillée — une dépense d'environ 7 milliards de francs, s'échelonnant à peu près régulièrement jusqu'en 1961.

Si d'autres navires avaient été commandés à la place de ce paquebot, l'Etat aurait dû prévoir une somme du même ordre pour leur assurer le bénéfice de la loi d'aide.

Et, enfin, la commande est passée!

Un accord d'exploitation favorable, par une rotation régulière — le pool, a-t-on dit — assurera des devises fortes et régulières à notre pays.

L'Assemblée, donc, ne se déjugera pas.

Notre vote du budget de la marine marchande sera fonction d'assurances qui ne seront, d'ailleurs, qu'une répétition, une confirmation d'engagements pris, d'engagements formels.

Nous invitons aussi M. le président du conseil à venir avec vous, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, au milieu des ouvriers nazairiens, à la pose de la première tôle.

C'est dans cet espoir que j'attends vos réponses, en vous assurant de notre entier concours. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Cermolacce.

M. Paul Cermolacce. Mesdames, messieurs, au cours de la discussion de juin dernier sur le projet de loi portant ajustement de dotations budgétaires pour l'exercice 1956, le chapitre 47-31, relatif à la subvention à l'Etablissement national des invalides, accusait une majoration de 2.500 millions de francs.

Cette augmentation traduisait l'application de l'article 55 de la loi sur les pensions et devenait chose acquise à compter du 1er janvier, y compris son mode de financement.

En nous réjouissant de cette première satisfaction, nous considérions cela comme le résultat heureux des succès remportés le 2 janvier par les partis se réclamant d'un changement de politique, de l'action des pensionnés et de leurs organisations syndicales.

Néanmoins, nous ne cachions pas notre déception de constater que, malgré les promesses faites, aucun crédit n'était prévu pour l'application de la petite réforme des pensions.

Je souligne que cette petite réforme aurait dû intervenir déjà en 1955 et que ce n'était là qu'un minimum.

M. le secrétaire d'Etat au budget nous rétorquait que si le Gouvernement n'avait pas été en mesure d'inscrire les crédits nécessaires à la mise en œuvre de la petite réforme, il pensait, « étant donné l'importance du problème, pouvoir, même avant la fin de l'année, déposer un projet de loi sur ce sujet ».

Dans le projet soumis à notre discussion, on trouve, sous le libellé « amélioration des pensions », un crédit de 350 millions de francs. On pourrait interpréter cela comme une manifestation de la volonté du Gouvernement de tenir ses engagements.

L'article 50 précise sur quoi porte cette amélioration et témoigne que la petite réforme promise n'est qu'en partie réalisée, à savoir que n'y figure pas la suppression du non-cumul entre cinquante et cinquante-cinq ans, dont seuls sont frappés les inscrits maritimes.

A la rigueur, cette mesure pourrait se concevoir si leurs pensions étaient suffisantes et leur permettaient de vivre décemment. Malheureusement, ce n'est pas le cas pour les catégories du personnel subalterne et de la pêche.

De même, nous serions désireux de connaître les motifs qui ont prévalu pour écarter cette autre disposition qui prévoyait la validation des services pour les marins déclassés en raison des modifications intervenues dans les limites de l'inscription maritime, dont il ne sont en rien responsables, disposition pour laquelle le financement se trouvait être insignifiant.

Parmi les mesures nouvelles, nous retrouvons une de nos propositions de loi qui tend à la suppression de la justification de la « preuve de la circonstance indépendante de leur volonté » concernant les marins ayant terminé leur carrière dans une catégorie inférieure à celle dans laquelle ils ont exercé au moins pendant cinq ans durant l'activité. Cette mesure réparera nombre d'injustices commises.

D'autre part, il nous semble nécessaire d'obtenir quelques précisions au sujet de l'extension à tous les agents du service général à bord du bénéfice du régime général des retraites des marins.

Il est dit dans le rapport: « Quelle que soit la date à laquelle ils ont cessé de naviguer, les dispositions du régime général leur seront applicables ».

Je pose la question: quelle sera la situation d'un agent du service général dont le droit à pension s'est ouvert en 1930, après vingt-cinq années de navigation ? Est-ce que ses services seront calculés à raison 2 p. 100 du salaire forfaitaire actuel ? Quelle sera la situation d'un agent ayant cotisé quinze années à la caisse de retraites pour la vieillesse et quinze années à la caisse de l'Etablissement national des invalides ? Est-ce que ses services seront comptabilisés à raison de 60 p. 100 du salaire forfaitaire actuel de sa catégorie ?

Nous serions heureux qu'il en soit ainsi, rejoignant de ce fait l'économie de la proposition de loi déposée par notre groupe dès 1952.

De même, nous nous réjouissons de voir parmi les mesures nouvelles nombre de nos propositions déposées déjà, pour certaines, depuis 1948.

Mais l'article 49, qui prévoit le relèvement des taux de la contribution patronale à la caisse de retraites et à la caisse générale de prévoyance des marins, augmentation de l'ordre de trois points et demi, provoque un certain nombre de remarques de notre part.

Nous sommes d'accord sur une telle mesure. Son application va entraîner une augmentation de recettes de l'ordre de 1.200 millions, alors que le coût de la dépense pour les mesures nouvelles est de 350 millions. En l'occurrence, la majoration des cotisations n'est donc pas destinée, pour l'essentiel, à une amélioration des pensions à venir, mais bien à payer une partie des dépenses supplémentaires résultant de l'application du décret du 22 mars 1956 majorant les salaires forfaitaires. C'est pourquoi la petite réforme ne se trouve pas être réalisée en totalité.

Je lis par ailleurs dans les « mesures réalisées au cours de l'année 1956 » que « par référence à l'arrêté du ministère du travail du 30 avril 1956, le salaire minimum pour assistance d'une tierce personne est applicable désormais aux allocations et pensions servies par la caisse générale de prévoyance ».

En est-il réellement ainsi ? A ma connaissance — et je souhaite être dans l'erreur — le salaire minimum pour la tierce personne assujettie au régime général est de 232.200 francs; il n'est, je crois, que de 214.000 francs pour les marins.

Nombreuses sont les autres injustices qui subsistent dans ce domaine. C'est ainsi que le taux de pension des veuves des victimes d'accidents du travail chez les marins demeure à 25 p. 100 quel que soient l'état de santé et l'âge des intéressées.

Il est, dans le régime général, de 30 p. 100 pour les veuves valides âgées de moins de soixante ans et de 50 p. 100 pour celles de plus de soixante ans ou atteintes d'une invalidité d'au moins 50 p. 100.

De même, le plafond des réparations est resté fixé à 75 p. 100 alors qu'il est de 85 p. 100 pour les ayants droit des victimes d'accidents du travail dans le régime général.

Ce sont autant de revendications des plus criantes qui auraient pu être satisfaites si le Gouvernement était resté fidèle aux engagements pris devant le corps électoral.

Mais à la poursuite de la guerre d'Algérie est venue s'ajouter celle d'Egypte. Et c'est aux veuves, aux pensionnés et aux marins en activité que l'on va demander des sacrifices!

C'est ainsi que, contestant la hausse des prix intervenue depuis décembre dernier, hausse des prix que les différentes centrales syndicales et l'Union des associations familiales s'accordent à reconnaître supérieure à 10 p. 100, le représentant du comité central des armateurs de France se refuse à faire droit aux revendications justifiées des marins.

A ce titre, l'indice officiel du coût de la vie qui est, comme chacun le sait, l'objet de nombreuses triturations afin de témoigner que la vie n'a pas augmenté, leur est d'un précieux concours.

« L'Etat au service des trusts » n'est pas un vain mot. C'est, d'ailleurs pourquoi faibles ont été les protestations des armateurs car, en dernier ressort, c'est aux marins en activité que l'on demandera de payer les taxes nouvelles, les armateurs en tenant compte pour déterminer leur politique en matière de salaires.

Or, la situation de l'armement lui permet de faire face aux augmentations de taxes et de satisfaire l'augmentation des salaires. Sa situation est semblable à celle des autres entreprises capitalistes qui est pour le moins aisée. C'est ce que constate le journal *Les Echos* qui indique:

« Alors que l'indice des 213 articles était de 2.452 en 1955, soit vingt-quatre fois plus élevé qu'en 1938, celui des actions cotées en Bourse l'était de trente-deux fois ».

Et il écrit:

« Il faut constater que la progression des revenus des valeurs a dépassé de 30 p. 100 la hausse de cet indice... — celui du coût de la vie —... et que la valorisation des capitaux investis en actions la précède de 61 p. 100 ».

C'est ce que témoigne, d'ailleurs, le bilan des compagnies de navigation. A la Compagnie des chargeurs réunis, avec un matériel pratiquement amorti, et cela en quelques années, l'exercice 1955 se présente avec un excédent de recettes de 4.679 millions de francs.

Cet excédent de recettes est de 1.375 millions pour la Compagnie de navigation mixte, de près d'un milliard pour la Société générale des transports maritimes et nous faisons toutes réserves sur certains déficits comptables des compagnies subventionnées.

Quant aux taux de fret, le *Journal de la marine marchande* souligne que, sans atteindre les chiffres de 1951, les taux pratiqués laissent espérer que cette année sera la plus brillante qu'auront connue les armateurs depuis la fin de la guerre de Corée.

Et, s'il est vrai, comme l'indique le rapporteur de la commission des finances, que la non-utilisation du canal de Suez par les navires français retentira sur l'approvisionnement de la France, non seulement en essence, mais encore en certains produits dont les pays fournisseurs se trouvent dans la zone géographique de l'océan Indien, c'est bien là le résultat d'une politique aux conséquences tragiques pour l'économie du pays, aux difficultés accrues pour la classe ouvrière, mais de laquelle les armateurs tireront de sérieux avantages.

C'est pourquoi, grâce à l'augmentation du taux des cotisations patronales, ils peuvent et doivent satisfaire les revendications des marins. Ceux-ci demandent: un pouvoir d'achat identique à celui de 1946, le retour aux quarante heures par

semaine sans diminution de salaires et, dans l'immédiat, l'augmentation des salaires et accessoires de salaires de 15 p. 100, l'alignement de l'indemnité de nourriture pour les marins des engins portuaires sur le taux des marins du large, l'augmentation des congés payés dans l'esprit de la loi du 27 mars 1956.

Intervenant dans ce domaine, il est incontestable, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, que vous feriez une œuvre appréciable pour les marins et qui aurait ainsi ses répercussions parmi nos vieux pensionnés et nos veuves de marins dont le plus grand nombre rencontrent les pires difficultés encore aggravées ces temps-ci par les conséquences de la politique gouvernementale à Suez.

Or, s'il est vrai que l'article 50 va apporter quelques améliorations, le problème des pensions n'en demeure pas moins entier.

C'est à une nouvelle réforme qu'il faut tendre, monsieur le secrétaire d'Etat, réforme qui aurait pour objet, eu égard à la modicité des pensions servies pour les catégories inférieures: la remontée d'une catégorie de la 3e à la 8e comprise, ce qui équivaudrait à une majoration de 10 p. 100 de ces pensions, la revision du tableau des catégories et l'inclusion de la partie de l'indemnité de nourriture soumise à l'impôt sur le revenu, soit 40 p. 100 de celle-ci, dans le salaire forfaitaire servant au calcul de la pension.

Ceci étant pour l'essentiel, car nombreuses se trouvent être les améliorations indispensables à apporter au régime de retraites de marins.

Cela va demander de l'argent, bien sûr. Pour le trouver, il importe simplement de revenir à une plus saine conception en matière politique, celle de la fidélité aux engagements pris devant le corps électoral, qui a assuré le 2 janvier le succès des forces de gauche.

C'est cette politique que, par leur union, sauront imposer les travailleurs. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Febvay.

M. Jean Febvay, *président de la commission de la marine marchande et des pêches.* Mesdames, messieurs, en raison de l'heure tardive et pour répondre au vœu de M. le président de l'Assemblée nationale et à celui de M. le président de la commission des finances, mon propos sera bref.

Il sera d'autant plus simplifié que M. le rapporteur spécial nous a donné les éléments essentiels et que, pour ma part, je fais miens les arguments présentés par M. Gaborit, rapporteur pour avis de la commission de la marine marchande.

D'autre part, les orateurs qui se sont succédé à la tribune ont traité dans leur ensemble l'essentiel des problèmes. Je me bornerai donc soit à insister sur tel ou tel point, soit à dire mon désaccord éventuel avec certains de nos collègues.

Dans l'ensemble, le budget de la marine marchande doit nous donner satisfaction. En effet, malgré la politique d'austérité, l'on constate qu'il se monte à 39 milliards, contre 37.160 millions l'an dernier, soit une augmentation de 1.870 millions.

Un certain nombre de satisfactions nous ont été données en ce qui concerne l'amélioration des pensions, mais le fait a déjà été souligné. Je voudrais cependant insister sur un point. Si les pensions ont été augmentées, le Gouvernement prend sa part de responsabilité en l'espèce, mais les armateurs également.

Une somme de 1.200 millions est demandée aux seuls armateurs. Le taux de la cotisation monte de 14,25 à 17,75 p. 100, soit dans l'ensemble une augmentation de 30 p. 100, ce qui est énorme.

Aussi bien je crois savoir qu'avant que soit imposée cette augmentation le conseil supérieur des invalides n'aurait pas été consulté.

C'est donc une charge fort importante pour l'armement français et je crains que, dans l'avenir, elle ne crée un certain nombre de difficultés.

Si, à l'heure présente, il est possible aux armateurs — ce que je ne sais pas — de supporter cette augmentation de cotisation, j'ignore si, une crise survenant, ils seront à même de poursuivre leur effort. J'attire donc l'attention du Gouvernement sur ce point. Il s'agit d'un effort unitéral qui est consenti par des employeurs qui ne sont pas tous de gros armateurs, car il existe également parmi eux de petits artisans.

Source de satisfaction par conséquent en ce qui concerne l'augmentation des pensions, malgré les réserves que je viens de faire. Source de satisfaction également en ce qui concerne le remplacement d'un navire océanographique, le *Président-Théodore-Tissier.*

Notre collègue M. Christian Bonnet a parlé en termes excellents de l'Institut des pêches. Je n'aurai donc pas à y revenir longuement.

L'Institut des pêches est d'une importance capitale dans le domaine de la marine marchande, mais il est incontestable qu'il est insuffisamment doté. Certains postes actuellement ne sont pas pourvus parce que le traitement qui est offert à leurs titulaires est insuffisant. Si l'on compare l'Institut des pêches avec les organismes semblables qui fonctionnent à l'étranger, on doit constater que nous sommes nettement en retard.

N'oublions pas que cet Institut n'est pas une association de savants, à but simplement spéculatif, mais qu'il a un certain nombre d'obligations, entre autres celle de faire respecter les conventions de Londres et de Washington.

Il constitue aussi un facteur de productivité. Il a aidé énormément les pêches au cours de ces dernières années. Si la saison sardinière a été excellente cette année, si le rapport a été supérieur à celui des autres campagnes, c'est à l'institut des pêches qu'on le doit.

Mais cet organisme pourrait étendre encore son activité. Il n'y a pas que la question de la sardine, il y a celle du hareng, celle du maquereau. Par exemple, le maquereau disparaît entre le 8 et le 12 avril. L'Institut des pêches serait bien inspiré, s'il en avait les moyens, de rechercher les raisons de cette disparition.

Son budget est très modeste. Mais il suffirait de le doter d'une cinquantaine de millions supplémentaires pour que l'Institut puisse faire face à toutes ses obligations.

Je crois également, comme l'a dit M. Christian Bonnet, qu'il y aurait intérêt à revoir son organisation et son statut.

En ce qui concerne les dépenses en personnel du budget de la marine marchande, nous sommes évidemment d'accord pour la suppression nécessaire d'un certain nombre d'emplois. Mais nous devons reconnaître que, dans certains cas, il y aurait, au contraire, intérêt à en augmenter le nombre, car certains services ne peuvent pas faire face à toutes leurs obligations en raison de la pénurie de personnel.

Je suis également en désaccord avec mon collègue M. Michaud en ce qui concerne la question du secrétaire général de la marine marchande. Nous nous sommes déjà expliqués sur ce point.

Je pense pour ma part — et je ne parle non seulement en mon nom personnel, mais au nom d'un certain nombre de mes collègues, ainsi qu'au nom de professionnels de la marine marchande et d'organismes qui touchent de près ou de loin la marine marchande — que le maintien de ce poste de secrétaire général assure une continuité nécessaire à ce département.

Je ne veux pas épiloguer davantage sur ce point; je tenais cependant à signaler le fait.

Je voudrais également attirer votre attention, monsieur le sous-secrétaire d'Etat, sur la suppression de la subvention de dix millions précédemment accordée au Comité de propagande pour la consommation du poisson.

Nous avons toujours eu de grosses difficultés à maintenir cette subvention. Je vous demanderai de bien vouloir nous dire que cette suppression n'est que momentanée, qu'elle ne vaut que pour cette année et que votre désir est de la renouveler l'an prochain.

Je crois que la propagande pour la consommation du poisson est essentielle. On ne peut rien faire dans ce domaine sans propagande. Sans doute l'eau de Contrexéville est excellente, mais qui aurait l'idée d'en boire si, sur tous les murs de nos villes, on n'avait pas présenté un homme montrant ses reins et disant que l'homme moderne avait les reins solides ? (*Sourires.*)

Il faut donc persuader aux gens que le poisson est indispensable à la santé de l'individu et de la race.

Cette propagande doit porter non seulement sur la nécessité de manger du poisson, mais aussi sur les modalités de sa préparation.

Le comité de propagande a fait une œuvre excellente en instituant un concours. Il a également créé une école de commis poissonniers qui a remporté d'excellents résultats jusqu'à ce jour.

Je crains donc que, si cette subvention est supprimée, les professionnels se désintéressent de la question.

Il y avait, à l'origine, une sorte de contrat tacite passé entre le ministre de la marine marchande, qui était alors M. André Morice, et les professionnels, aux termes duquel ceux-ci versaient leur quote-part, tandis que l'Etat versait la sienne.

Vous me direz que ceci intéresse plus spécialement les professionnels. Non, ceci intéresse la nation tout entière.

Monsieur le secrétaire d'Etat au budget, je gage que vous êtes ichtyophage. (*Sourires.*) J'en suis tout à fait persuadé, car ce régime alimentaire se trouve certainement à la base des nombreuses qualités que vous possédez. Aussi, je demeure convaincu que vous consentirez, l'année prochaine, au maintien ou au rétablissement de cette subvention.

Il s'agit de venir en aide à une corporation très intéressante, celle des marins, et de leur permettre de gagner leur vie en pêchant et en vendant le poisson.

Il y va également de l'intérêt national, car la marine marchande, la marine de pêche artisanale représentent une pépinière pour la marine nationale qui nous sert en cas de conflit. Il y va de l'intérêt supérieur de la nation et de la santé publique: de la consommation du poisson dépend la vigueur et la santé de la race.

Je vous demande donc de bien vouloir rétablir la subvention.

J'en aurai terminé lorsque j'aurai parlé de la loi d'aide à la construction navale, du 24 mai 1951.

Cette loi fut excellente, et l'on s'en rend compte à l'heure présente. Nous avons cependant quelques préoccupations pour l'avenir. M. le sous-secrétaire d'Etat à la marine marchande a bien voulu, au cours de ses dernières auditions par notre commission, nous indiquer qu'il était prévu que, dans les années à venir, cette loi continuerait à être appliquée.

J'espère qu'il en sera ainsi, car les circonstances actuelles démontrent que la France est réellement une nation maritime. On semble l'avoir oublié pendant un certain temps. Nous avons cru pouvoir vivre en pays clos. Mais la France, même à l'intérieur de l'Europe, demeure à l'échelle du vaste monde et reste reliée aux autres continents par des mers et des océans.

Et ce n'est pas l'aviation qui peut, pour tout, suppléer la marine, notamment pour le transport des produits énergétiques, pétroliers ou pondéreux.

Il est donc indispensable que la France pratique cette politique maritime. Et nous devons insister pour que la loi d'aide à la construction navale continue à être appliquée.

Je compte sur vous, monsieur le secrétaire d'Etat — vous nous en avez déjà donné l'assurance — pour que la France puisse poursuivre les constructions de navires indispensables pour notre sécurité et pour notre économie, soit qu'il s'agisse d'assurer nos propres transports, soit qu'il s'agisse d'assurer des transports pour le compte de l'étranger, ce qui nous apporte des devises.

M. Guitton vous a parlé du paquebot destiné à la ligne de l'Atlantique-Nord. Il l'a fait avec la flamme et l'éloquence qui lui sont habituelles. Je n'insisterai donc pas.

J'avais cru, ces jours-ci, comprendre que ce problème était définitivement réglé. Nous le pensions déjà réglé depuis un certain temps. Quelle ne fut pas notre stupéfaction d'apprendre, dernièrement, qu'il pouvait être remis en question.

Cela est impensable. Je ne crois pas que l'on puisse faire fi du vœu de la nation, du Parlement et des commissions intéressées qui toutes ont décidé que ce paquebot devait être construit. Y renoncer n'entraînerait, certes, aucune économie pour la nation. Par contre, sa réalisation est indispensable, non seulement au prestige de notre pays mais encore au maintien du pavillon français sur la ligne de l'Atlantique-Nord.

Monsieur le sous-secrétaire d'Etat, je vous fais confiance pour régler la question. Ce sera une grande œuvre de votre ministère que d'avoir réussi à conclure le contrat, à décider la construction de ce paquebot, en dépit de toutes les difficultés.

Je crois, mes chers collègues, avoir résumé brièvement quelques-unes des opinions que l'on pouvait formuler sur ce budget de la marine marchande.

Dans ces conditions, nous voterons les crédits qui nous sont demandés. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 4 —

INSCRIPTION D'AFFAIRES SOUS RESERVE QU'IL N'Y AIT PAS DEBAT

M. le président. En vertu de l'article 36 du règlement, la conférence des présidents a décidé d'inscrire, sous réserve qu'il n'y ait pas débat, en tête de l'ordre du jour du troisième jour de séance:

1° Suivant la séance d'aujourd'hui:

La deuxième lecture de la proposition de loi tendant à interpréter les lois n° 51-671, 51-673, 51-674 du 24 mai 1951 et n° 52-861 du 21 juillet 1952 sur les accords franco-tchécoslovaque, franco-polonais, franco-hongrois et franco-yougoslave (n° 3113-3203);

2° Suivant la distribution du rapport:

Le projet de loi complétant l'article 812 du code rural relatif au payement du fermage à parité du cours du blé (n° 2801-3297) (rapport adopté à la majorité absolue des membres composant la commission);

Le projet de loi complétant l'article 66 *c* du livre II du code du travail et édictant des pénalités à l'égard de ceux qui s'opposent à l'accomplissement des devoirs des inspecteurs et contrôleurs des lois sociales en agriculture (n° 2166-3301) (rapport adopté à la majorité absolue des membres composant la commission).

— 5 —

RENVOI POUR AVIS A L'ASSEMBLEE DE L'UNION FRANÇAISE

M. le président. L'Assemblée voudra sans doute, à la demande de la commission des territoires d'outre-mer, prononcer le renvoi pour avis à l'Assemblée de l'Union française de la proposition de loi de M. Ninine et plusieurs de ses collègues portant prévention et réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles dans les territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer. (N° 3264.)

Il n'y a pas d'opposition ?...

Conformément au 8° alinéa de l'article 20 du règlement, le renvoi pour avis est ordonné.

— 6 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Réoyo et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à la création d'une commission d'enquête sur les événements de Hongrie.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 3390, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires étrangères. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Viatte une proposition de loi tendant à modifier l'article 3 de l'ordonnance n° 45-2454 du 19 octobre 1945 fixant le régime des assurances sociales applicables aux assurés des professions non agricoles et l'article 2 de la loi n° 46-2426 du 30 octobre 1946 sur la réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 3401, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du travail et de la sécurité sociale. (*Assentiment.*)

— 7 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Védrines et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à remettre d'urgence en exploitation les puits de mine qui ont été fermés, mais qui n'ont pas été démantelés.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 3389, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la production industrielle et de l'énergie. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Bartolini et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à attribuer aux ouvriers et ouvrières des arsenaux et établissements de l'Etat une prime de fin d'année, uniforme, de 20.000 francs.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 3396, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la défense nationale. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Engel et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à majorer les retraites minières.

La proposition de résolution sera imprimées sous le n° 3399, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la production industrielle et de l'énergie. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de Mlle Dienesch et Mme Francine Lefebvre une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à déposer, dans le plus bref délai, le projet de loi autorisant le Président de la République à ratifier la convention internationale sur les droits politiques de la femme, adoptée, en 1953, par l'assemblée générale de l'O. N. U.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 3400, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires étrangères. (*Assentiment.*)

— 8 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Titeux un rapport, fait au nom de la commission du travail et de la sécurité sociale, sur la proposition de loi, adoptée par le Conseil de la République, tendant à ouvrir un nouveau délai pour le rachat des cotisations d'assurance vieillesse par les cadres ou leurs conjoints survivants (n° 2639).

Le rapport sera imprimé sous le n° 3391 et distribué.

J'ai reçu de M. Lucien Bégouin un rapport, fait au nom de la commission des pensions, sur la proposition de résolution de M. Lucien Bégouin tendant à inviter le Gouvernement à nommer une commission paritaire chargée d'examiner les revendications des anciens combattants et victimes de la guerre et à déposer avant le 1er juillet 1957 un projet de loi tendant à compléter les lois déjà votées (n° 2941).

Le rapport sera imprimé sous le n° 3392, et distribué.

J'ai reçu de M. Lucien Bégouin un rapport, fait au nom de la commission des pensions, sur la proposition de résolution de M. Lucien Bégouin tendant à inviter le Gouvernement à procéder en 1956 au recensement de toutes les catégories d'ancins combattants et victimes de la guerre (n° 2940).

Le rapport sera imprimé sous le n° 3393, et distribué.

J'ai reçu de M. Cherrier un rapport, fait au nom de la commission des pensions, sur les propositions de loi: 1° de MM. Pierre Montel et Jarrosson tendant à modifier l'article 55, paragraphe C, alinéa 2, du code des pensions civiles et militaires, relatif à la pension de réversion des veuves de retraités; 2° de M. André Beauguitte tendant à modifier le régime de la réversion de pension à certaines veuves de retraités proportionnels (nos 123, 1773).

Le rapport sera imprimé sous le n° 3394, et distribué.

J'ai reçu de M. Delabre un rapport, fait au nom de la commission des pensions, sur: I. — Le projet de loi tendant à modifier ou à compléter les articles L 296, L 298, L 299 et L 307 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre relatifs au statut du réfractaire; II. — Des propositions de loi: 1° de M. Darou et plusieurs de ses collègues tendant à modifier certains articles de la loi n° 50-1027 du 22 août 1950 établissant le statut du réfractaire; 2° de M. Mouton et plusieurs de ses collègues tendant à modifier certaines dispositions de la loi n° 50-1027 du 22 août 1950 établissant le statut du réfractaire; 3° de M. Gabelle et plusieurs de ses collègues tendant à modifier divers articles de la loi n° 50-1027 du 22 août 1950 établissant le statut du réfractaire (n° 3087, 1354, 1473, 2004).

Le rapport sera imprimé sous le n° 3395, et distribué.

J'ai reçu de M. Fourvel un rapport, fait au nom de la commission de l'agriculture, sur la proposition de loi de M. Waldeck Rochet et plusieurs de ses collègues tendant à accorder un moratoire pour le payement des fermages de l'année culturale 1956-1957 (rapport adopté à la majorité absolue) (n° 1434).

Le rapport sera imprimé sous le n° 3397, et distribué.

J'ai reçu de M. Soury un rapport, fait au nom de la commission de l'agriculture, sur la proposition de loi de M. Waldeck Rochet et plusieurs de ses collègues tendant à exonérer de la cotisation de résorption de 133 F par quintal les 100 premiers quintaux d'orge livrés par les producteurs dont les livraisons au titre de la récolte 1957 ne dépasseront pas 300 quintaux (rapport adopté à la majorité absolue) (n° 2844).

Le rapport sera imprimé sous le n° 3398, et distribué.

— 9 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Gaborit un avis, présenté au nom de la commission de la marine marchande et des pêches, sur le projet de loi et la lettre rectificative au projet de loi de finances pour 1957 (nos 2951, 3289, 3207, 3227, 3233 et annexe, 3261, 3262, 3270, 3290, 3313, 3318, 3319, 3343, 3347, 3348).

L'avis sera imprimé sous le n° 3402, et distribué.

— 10 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Demain samedi 1er décembre, à neuf heures trente minutes, première séance publique:

Nomination par suite de vacances de membres de commissions.

Suite de la discussion du projet de loi n° 2951 et de la lettre rectificative n° 3289 au projet de loi de finances pour 1957 (nos 3207, 3227, 3233 et annexe, 3261, 3262, 3270, 3290, 3313, 3318, 3319, 3343, 3347, 3348, 3402. — M. Francis Leenhardt, rapporteur général).

Dépenses ordinaires:

Affaires économiques et financières:

III. — Marine marchande (suite).

Affaires économiques et financières:

Agriculture.

Affaires économiques et financières:

II. — Services financiers.

III. — Affaires économiques.

IV. — Commissariat général du plan.

A quinze heures, deuxième séance publique:

Suite de la discussion budgétaire inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures cinquante-cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
MARCEL M. LAURENT.

Désignation, par suite de vacances, de candidatures pour des commissions.

(Application de l'article 16 du règlement.)

Le groupe républicain radical et radical-socialiste a désigné:

1° M. Maihle pour remplacer, dans la commission de la justice et de législation, M. de Moro-Giafferri;

2° M. Degoutte pour remplacer, dans la commission du suffrage universel, des lois constitutionnelles, du règlement et des pétitions, M. de Moro-Giafferri.

(Ces candidatures seront ratifiées par l'Assemblée si, avant la nomination, elles n'ont pas suscité l'opposition de cinquante membres au moins.)

Avis de M. le président du conseil et de la commission de l'éducation nationale sur l'urgence de la discussion de la proposition de résolution de M. Triboulet et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à accorder les crédits nécessaires pour promouvoir la mise en œuvre d'une véritable éducation physique et sportive de la jeunesse française (n° 3317).

1° *Avis de M. le président du conseil.*

Acceptation tacite.

2° *Avis de la commission intéressée.*

Opposition tacite.

Avis de M. le président du conseil et de la commission des affaires économiques sur l'urgence de la discussion de la proposition de résolution de M. Triboulet et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à réorganiser le service des instruments de mesure et à procéder à la revision indiciaire de ses divers cadres (n° 3325).

1° *Avis de M. le président du conseil.*

Paris, le 29 novembre 1956.

Le président du conseil des ministres à M. le président de l'Assemblée nationale.

Vous avez bien voulu me communiquer la demande de discussion d'urgence déposée au début de la séance du 26 novembre 1956 par M. Triboulet pour sa proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à réorganiser le service des instruments de mesure et à procéder à la revision indiciaire de ses divers cadres.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, compte tenu de la décision prise par l'Assemblée nationale pour la fixation de son ordre du jour le jeudi 22 novembre 1956, le Gouvernement ne peut qu'émettre un avis défavorable à l'égard de cette demande de discussion d'urgence.

Pour le président du conseil:
Signé: GEORGES GUILLE.

2° *Avis de la commission intéressée.*

Paris, le 29 novembre 1956.

Monsieur le président,

J'ai l'honneur de vous informer que, dans sa séance de ce matin jeudi 29 novembre 1956, la commission des affaires économiques n'a pas adopté la demande de discussion d'urgence pour la proposition de résolution (n° 3325) de M. Triboulet tendant à réorganiser le service des instruments de mesure et à procéder à la revision indiciaire de ses divers cadres.

Veuillez agréer, M. le président, l'assurance de ma haute considération.

Le président de la commission,
Signé: EDOUARD RAMONET.

Propositions de la conférence prescrite par l'article 34 du règlement de l'Assemblée nationale.

(Réunion du vendredi 30 novembre 1956.)

Conformément à l'article 34 du règlement, le président de l'Assemblée nationale a convoqué pour le vendredi 30 novembre 1956, MM. les vice-présidents de l'Assemblée, MM. les présidents des commissions et MM. les présidents des groupes.

La conférence des présidents propose à l'Assemblée l'ordre du jour suivant pour les séances du 30 novembre au 14 décembre 1956:

Aujourd'hui, vendredi 30 novembre 1956, après-midi et soir:

Suite de l'examen des dépenses ordinaires:

Aviation civile (suite), travaux publics, marine marchande, agriculture.

Samedi 1er décembre, matin et après-midi:

Services financiers, affaires économiques, plan. L'examen des dépenses ordinaires devant être poursuivi jusqu'à son terme.

Lundi 3 décembre, après-midi et soir:

Articles 67 et 67 *bis* de la loi de finances;

Début de l'examen des dépenses en capital par ministère et des articles s'y rapportant:

Affaires étrangères, agriculture, éducation nationale.

Mardi 4 décembre, matin, après-midi et soir:

Education nationale (suite et fin);

Finances: charges communes, services financiers, affaires économiques;

Marine marchande, France d'outre-mer, industrie et commerce, intérieur, justice, présidence du conseil.

Mercredi 5 décembre, après-midi et soir:

Santé publique, reconstruction, travail, travaux publics, aviation civile.

Eventuellement, budgets militaires (dépenses ordinaires et en capital).

Jeudi 6 décembre, après-midi et soir:

Budgets militaires (dépenses ordinaires et en capital) (suite et fin).

Vendredi 7 décembre, après-midi et soir:

Budgets annexes, états K et L, articles de loi non examinés et articles additionnels.

Samedi 8 décembre et éventuellement lundi 10 décembre:

Fin de la loi de finances et, s'il y a lieu, votes de confiance.

Mardi 11 décembre, matin et après-midi et mercredi 12 décembre après-midi:

Discussion du projet de loi tendant à autoriser le Président de la République à ratifier: 1° la convention entre la République française et la République fédérale d'Allemagne et le grand duché du Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle; 2° le protocole entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du grand duché du Luxembourg relatif au règlement de certaines questions liées à la convention franco-germano-luxembourgeoise relative à la canalisation de la Moselle; 3° la convention entre la République française et la République fédérale d'Allemagne sur l'aménagement du cours supérieur du Rhin entre Bâle et Strasbourg; 4° le traité portant modification du traité instituant la C. E. C. A.; 5° le traité entre la République française et la République fédérale d'Allemagne sur le règlement de la question sarroise (nos 3181-3374); ce débat étant organisé sur trois séances et mené jusqu'à son terme.

Jeudi 13 décembre, après-midi et soir et vendredi 14 décembre 1956, après-midi:

Discussion:

Du projet de loi relatif à la prolongation du mandat de certains administrateurs de la Régie autonome des transports parisiens (n° 3330);

De la proposition de loi de M. Gilbert Martin tendant à modifier les articles 262 et 1573 du code général des impôts pour encourager et développer l'emploi en culture des pesticides (nos 2352, 3366);

De la proposition de loi de M. Raingeard tendant à aménager les dispositions de l'article 57 de la loi du 14 août 1954 en ce qui concerne les sociétés françaises qui exploitaient directement à l'étranger (n° 658);

Du projet de loi créant une organisation commune des régions sahariennes (n° 2762); ce débat étant organisé sur trois séances et poursuivi jusqu'à son terme;

Des propositions de loi de M. Coquel, de M. Adrien Renard et de M. Titeux fixant les conditions d'attribution des allocations de chômage (nos 1150, 1255, 1349, 2571);

De la proposition de loi de M. Waldeck Rochet tendant à titre exceptionnel, à réduire les fermages de 20 p. 100 à accorder un moratoire pour le payement des fermages et à assurer aux métayers le droit de prélever la quantité de produits nécessaires à leur subsistance avant tout partage (nos 779, 1411, 2674, 2091, 3358).

En outre, la conférence des présidents a décidé d'inscrire sous réserve qu'il n'y ait pas débat, les affaires insérées au compte rendu *in extenso* sous la rubrique « Inscription d'affaires sous réserve qu'il n'y ait pas débat ».

NOMINATIONS DE RAPPORTEURS

AFFAIRES ÉCONOMIQUES

M. Vals a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 102) portant ratification du décret n° 55-1604 du 7 décembre 1955 approuvant la demande de dérogation au tarif douanier métropolitain de certains plants de cacaoyers importés à la Martinique, en remplacement de M. Keita.

M. Balestreri a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 2420) de M. Albert Schmitt tendant à modifier la loi du 14 mai 1948 pour réglementer la profession de bottier dans l'industrie et le commerce.

Mme Degrond a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 2855) portant ratification du décret n° 56-893 du 6 septembre 1956 portant suspension provisoire des droits de douane d'importation applicables aux animaux de l'espèce bovine destinés à la boucherie et aux viandes fraîches ou réfrigérées provenant de ces animaux, en remplacement de M. Castera.

M. de Baudry d'Asson a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 3169) de M. Laborbe et plusieurs de ses collègues tendant à inviter le Gouvernement à surseoir au dépôt du projet de loi concernant le troisième plan de modernisation et d'équipement et à maintenir le second plan jusqu'au terme de son application, fin de l'année 1957.

M. Juge a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 3200) de M. Alphonse Denis et plusieurs de ses collègues modifiant certaines dispositions du code de l'artisanat, notamment en ce qui concerne la chambre des métiers et instituant des mesures fiscales en faveur des artisans.

M. Piette a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 3263) portant modification du décret n° 56-1152 du 15 novembre 1956 suspendant provisoirement la perception des droits de douane d'importation applicables aux turbines à gaz, leurs parties et pièces détachées, destinées à l'aviation.

M. Chatenay a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 3325) de M. Triboulet tendant à inviter le Gouvernement à réorganiser le service des instruments de mesure et à procéder à la revision indiciaire de ses divers cadres.

M. Vals a été nommé rapporteur pour avis du rapport supplémentaire sur la proposition de loi (n° 702) de Mme Estachy et plusieurs de ses collègues tendant à supprimer les deux heures « d'équivalence » pour le personnel des commerces de détail non alimentaires par l'abrogation de l'article premier du décret du 31 décembre 1938, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission du travail et de la sécurité sociale, en remplacement de M. Castera.

M. Jarrosson a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 2737) de M. Vahé tendant à assujettir les grands magasins du type « Prix uniques » à la taxe sur la valeur ajoutée (T. V. A.) en vue d'établir l'égalité fiscale entre le gros et le petit et moyen commerce de détail, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des finances, en remplacement de M. Pommier.

AGRICULTURE

M. Bricout a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 3194) de M. Pierre Ferrand tendant à inviter le Gouvernement à accorder l'autorisation législative particulière prévue par l'article 89 de la loi n° 56-780 du 4 août 1956 afin que le montant de la taxe piscicole soit affecté uniquement aux besoins de la pisciculture.

M. Le Caroff a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 3173) de M. Waldeck Rochet et plusieurs de ses collègues tendant à fixer à 3 p. 100 de la valeur des biens mobiliers et immobiliers le taux servant au calcul des revenus des anciens exploitants agricoles bénéficiaires de l'allocation vieillesse requérant le bénéfice de l'allocation supplémentaire instituée par la loi du 30 juin 1956, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission du travail et de la sécurité sociale.

M. Kisse a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de résolution (n° 3316) de M. Vassor tendant à inviter le Gouvernement à promouvoir une nouvelle politique de l'alcool-carburant, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission de la production industrielle et de l'énergie.

BOISSONS

M. André Begouin a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 3107) de M. Paquet tendant à autoriser des dérogations aux dispositions de l'article 17 du décret n° 53-977 du 30 septembre 1953, relatif au degré minimum des vins de pays destinés ou non à des coupages.

Mme Boutard a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 2402) de Mme Boutard et plusieurs de ses collègues, tendant à accorder à certains viticulteurs les prêts à moyen terme nécessaires au vieillissement de leurs vins, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des finances.

M. Sourbet a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi (n° 3014) de M. Chamant, tendant à la réforme du régime économique de l'alcool, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des finances.

FINANCES

M. Cailfavet a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 3181) tendant à autoriser le Président de la République à ratifier: 1° le traité entre la République française et la République fédérale d'Allemagne sur le règlement de la question sarroise; 2° la convention entre la République française, la République fédérale d'Allemagne et le grand-duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle; 3° le protocole entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du grand-duché de Luxembourg relatif au règlement de certaines questions liées à la convention franco-germano-luxembourgeoise, relative à la canalisation de la Moselle; 4° la convention entre la République française et la République fédérale d'Allemagne sur l'aménagement du cours supérieur du Rhin entre Bâle et Strasbourg; 5° le traité portant modification au traité instituant la C. E. C. A., et comportant diverses dispositions relatives aux conséquences de ces actes, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des affaires étrangères.

M. Louvel a été nommé rapporteur pour avis du décret n° 56-1131 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi n° 56-619 du 23 juin 1956, relatif aux sociétés financières pour le développement des territoires d'outre-mer (n° 3235), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer.

M. Louvel a été nommé rapporteur pour avis du décret n° 56-1132 du 13 novembre 1956, pris en application des articles 4 et 5 de la loi n° 56-619 du 23 juin 1956, portant modification de l'article 32 de la loi du 31 décembre 1953, relatif au régime fiscal exceptionnel de longue durée (n° 3236), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer.

M. Louvel a été nommé rapporteur pour avis du décret n° 56-1133 du 13 novembre 1956, pris en application des articles 4 et 5 de la loi n° 56-619 du 23 juin 1956 relatif aux conventions de longue durée pouvant être passées avec certaines catégories d'entreprises d'outre-mer (n° 3237), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer.

M. Louvel a été nommé rapporteur pour avis du décret n° 56-1134 du 13 novembre 1956, pris en application des articles 4 et 5 de la loi n° 56-619 du 23 juin 1956, autorisant et réglementant la création d'actions de préférence dans certaines sociétés d'outre-mer (n° 3238), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer.

M. Louvel a été nommé rapporteur pour avis du décret n° 56-1135 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi n° 56-619 du 23 juin 1956, relatif aux sociétés mutuelles de développement rural dans les territoires d'outre-mer (n° 3239), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer.

M. Louvel a été nommé rapporteur pour avis du décret n° 56-1136 du 13 novembre 1956, pris en application des articles 4 et 5 de la loi n° 56-619 du 23 juin 1956, portant modification du décret n° 55-184 du 2 février 1955 fixant le statut de la coopération dans les territoires relevant du ministre de la France d'outre-mer (n° 3240), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer.

M. Louvel a été nommé rapporteur pour avis du décret n° 56-1137 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi n° 56-619 du 23 juin 1956, relatif au crédit agricole outre-mer (n° 3241), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer.

M. Louvel a été nommé rapporteur pour avis du décret n° 56-1138 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi n° 56-619 du 23 juin 1956, modifiant le décret n° 54-1021 du 14 octobre 1954 créant des caisses de stabilisation des prix dans les territoires d'outre-mer (n° 3242), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer.

M. Louvel a été nommé rapporteur pour avis du décret n° 56-1139 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi n° 56-619 du 23 juin 1956, portant création d'un fonds de soutien des textiles des territoires d'outre-mer (n° 3243), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer.

M. Courant a été nommé rapporteur pour avis du décret n° 56-1142 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi n° 56-619 du 23 juin 1956, relatif au placement des fonds des caisses d'épargne des territoires relevant du ministre de la France d'outre-mer (n° 3246), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer.

M. Courant a été nommé rapporteur pour avis du décret n° 56-1145 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi n° 56-619 du 23 juin 1956, relatif à la commission supérieure des caisses d'épargne en ce qui concerne les territoires d'outre-mer (n° 3249), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des territoires d'outre-mer.

JUSTICE ET LÉGISLATION

M. Seitlinger a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 392) de M. Albert Schmitt et plusieurs de ses collègues, tendant à faciliter à la victime d'un accident du travail le recours contre le tiers auteur de l'accident, prévu par l'article 68 de la loi n° 46-2426 du 30 octobre 1956.

M. Mignot a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 3093) de M. Quinson tendant à exclure des opérations d'expropriations certains immeubles, bâtis ou non, à usages industriels ou commerciaux, dont les propriétaires ont déjà fait l'objet de précédentes mesures d'expropriation.

M. Lacaze a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 3147) de M. Frédéric-Dupont tendant à modifier l'article 231 du code pénal, en vue de renforcer les peines prévues en cas d'effusion de sang, de blessure ou de maladie occasionnées à des agents de la force publique.

MOYENS DE COMMUNICATION ET TRÉSORERIE

M. Penoy a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 3140) de M. Penoy tendant à inviter le Gouvernement à exonérer de la taxe sur les transports routiers de marchandises les industriels forains.

PENSIONS

M. Cherrier a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 1773) de M. André Beauguitte tendant à modifier le régime de la réversion de pension à certaines veuves de retraités proportionnels.

M. Lucien Nicolas a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 3160) de M. Arbogast et plusieurs de ses collègues tendant à modifier l'article L 72 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, afin de maintenir le versement d'une pension au taux plein en cas de remariage de l'ascendant.

PRODUCTION INDUSTRIELLE ET ÉNERGIE

M. Charlot a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 3252) de M. Maurice-Bokanowski tendant à inviter le Gouvernement à se pencher sur les causes qui menacent l'expansion de l'industrie automobile française.

RECONSTRUCTION, DOMMAGES DE GUERRE ET LOGEMENT

M. Halbout a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 2686) de M. Edouard Bonnefous tendant à inviter le Gouvernement à développer la politique de décentralisation industrielle.

M. Desouches a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 3023) de M. Marrane et plusieurs de ses collègues, tendant à abroger l'article 216 du code de l'urbanisme et de l'habitation ainsi que l'arrêté du 8 août 1956 fixant les taux de loyer des H. L. M. construites après le 3 septembre 1947.

M. Nisse a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n° 3143) de M. André Beauguitte tendant à modifier l'article 36 de la loi n° 46-2389 du 28 octobre 1946 sur les dommages de guerre.

TERRITOIRES D'OUTRE-MER

M. Raingeard a été nommé rapporteur du décret n° 56-1131 du 13 novembre 1956, pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, relatif aux sociétés financières pour le développement des territoires d'outre-mer (n° 3235).

M. Raingeard a été nommé rapporteur du décret n° 56-1132 du 13 novembre 1956, pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956 portant modification de l'article 32 de la loi du 31 décembre 1953, relatif au régime fiscal exceptionnel de longue durée (n° 3236).

M. Raingeard a été nommé rapporteur du décret n° 56-1133 du 13 novembre 1956, pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, relatif aux conventions de longue durée pouvant être passées avec certaines catégories d'entreprises outre-mer (n° 3237).

M. Raingeard a été nommé rapporteur du décret n° 56-1134 du 13 novembre 1956, pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, autorisant et réglementant la création d'actions de préférence dans certaines sociétés d'outre-mer (n° 3238).

M. Buron a été nommé rapporteur du décret n° 56-1135 du 13 novembre 1956, pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, relatif aux sociétés mutuelles de développement rural dans les territoires d'outre-mer (n° 3239).

M. Buron a été nommé rapporteur du décret n° 56-1136 du 13 novembre 1956, pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, portant modification du décret n° 55-184 du 2 février 1955 fixant le statut de la coopération dans les territoires relevant du ministre de la France d'outre-mer (n° 3240).

M. Buron a été nommé rapporteur du décret n° 56-1137 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, relatif au crédit agricole outre-mer (n° 3241).

M. Raingeard a été nommé rapporteur du décret n° 56-1138 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, modifiant le décret n° 54-1021 du 14 octobre 1954, créant des caisses de stabilisation des prix dans les territoires d'outre-mer (n° 3242).

M. Raingeard a été nommé rapporteur du décret n° 56-1139 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, portant création d'un fonds de soutien des textiles des territoires d'outre-mer (n° 3243).

M. Raingeard a été nommé rapporteur du décret n° 56-1140 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, rendant applicable dans les territoires de l'Afrique équatoriale française, du Cameroun, de la Côte française des Somalis, des Etablissements français de l'Océanie, des îles Saint-Pierre et Miquelon et dans la république autonome du Togo, la loi du 30 avril 1906 sur les warrants agricoles (n° 3244).

M. Cuicci a été nommé rapporteur du décret n° 56-1141 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, organisant le crédit au petit et moyen commerce, à la petite et à la moyenne industrie, dans les territoires d'outre-mer, au Cameroun et dans la république autonome du Togo (n° 3245).

M. Cuicci a été nommé rapporteur du décret n° 56-1142 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, relatif au placement des fonds des caisses d'épargne des territoires relevant du ministre de la France d'outre-mer (n° 3246).

M. Cuicci a été nommé rapporteur du décret n° 56-1143 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, modifiant et complétant la loi du 24 juillet 1867 sur les sociétés, telle qu'elle a été rendue applicable dans les territoires d'outre-mer, au Cameroun et dans la république autonome du Togo (n° 3247).

M. Cuicci a été nommé rapporteur du décret n° 56-1144 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, rendant applicable dans les territoires d'outre-mer, au Cameroun et dans la république autonome du Togo, certaines dispositions de la législation métropolitaine relative aux sociétés à responsabilité limitée (n° 3248).

M. Cuicci a été nommé rapporteur du décret n° 56-1145 du 13 novembre 1956 pris en application des articles 4 et 5 de la loi du 23 juin 1956, relatif à la commission supérieure des caisses d'épargne en ce qui concerne les territoires d'outre-mer (n° 3249).

M. Devinat a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n° 3180) concernant la ratification de la convention d'établissement et de navigation entre la République française et la République fédérale d'Allemagne, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des affaires étrangères.

TRAVAIL ET SÉCURITÉ SOCIALE

M. Coutant a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 3082) de M. Jean Villard tendant à inviter le Gouvernement à prendre ou proposer les mesures nécessaires à l'effet d'améliorer le fonctionnement du service contentieux de la sécurité sociale pour les accidents du travail.

Erratum

au *Journal officiel*, Assemblée nationale, Débats parlementaires, séance du 16 novembre 1956.

Page 4794, 1re colonne, dernier alinéa:

Au lieu de: « M. Mazier a été nommé rapporteur... »;

Lire: « M. Gaborit a été nommé rapporteur...».

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE LE 30 NOVEMBRE 1956

(Application des articles 94 et 97 du règlement.)

« Art. 94. — . . . .

« Les questions doivent être très sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés. »

« Art. 97. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso*; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

. . . .

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse: ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois. »

QUESTION ORALE

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMÉES

4160. — 30 novembre 1956. — **M. Reoyo** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées:** 1° s'il envisage de faire accorder aux jeunes soldats se trouvant depuis 20 mois en Algérie ou en Allemagne des permissions de détente; 2° si les jeunes recrues récemment appelées bénéficieront d'une permission à Noël ou au nouvel An.

QUESTIONS ÉCRITES

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

4170. — 30 novembre 1956. — **M. Barthélemy** signale à **M. le ministre des affaires économiques et financières** qu'un certain nombre d'agents titulaires des administrations de l'Etat ayant accompli, avant leur entrée dans ces administrations, plusieurs années de service dans des entreprises par la suite nationalisées, perdent le bénéfice de leurs versements pour la retraite effectués aux caisses autonomes de ces entreprises, et lui demande ce qui s'oppose à ce que des dispositions soient prises pour que les retraites des intéressés soient liquidées en fonction de la prise en compte de l'intégralité des versements effectués au cours des services civils accomplis dans les administrations de l'Etat et dans les entreprises nationalisées soumises à un même statut ou à un statut analogue.

4171. — 30 novembre 1956. — **M. Courrier** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** si, devant la récolte betteravière qui s'achève, il n'estime pas urgent de permettre aux usines spécialisées de travailler les excédents de cette récolte, ce qui permettrait non seulement d'éviter à ces excédents les risques de gel, mais surtout de constituer un stock de sucre et un stock d'alcool, le problème de la production d'alcool carburant devant faire nécessairement l'objet d'un nouvel examen dans les circonstances actuelles.

4172. — 30 novembre 1956. — **M. Davoust** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** si un artisan pâtissier, sans magasin de vente, travaillant exclusivement pour des collectivités, donc assurant une vente directe de sa production sans revente, doit être considéré comme artisan fiscal.

4173. — 30 novembre 1956. — **M. Antoine Guitton** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** que le décret du 4 janvier 1955 a abrogé la loi du 23 mars 1855 sur la transcription, et lui demande: 1° quel est le nombre de personnes recrutées dans les différentes conservations des hypothèques de la métropole depuis la mise en application dudit décret; 2° les mesures qu'il entend prendre pour réduire le personnel dans chaque conservation, ajoutant que les fiches créées par le décret du 4 janvier 1955 sont établies à la main, ce qui semble, pour le moins, anormal à l'époque actuelle.

4174. — 30 novembre 1956. — **M. Jarosson** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** que l'article 22 du décret du 7 décembre 1955 oblige la femme mariée sous un autre régime que celui de la séparation de biens, lorsque son mari est décédé, à fournir à l'appui de la vente qu'elle a faite des titres nominatifs qu'elle possède, un certificat de propriété par nature de valeurs. La production de ces certificats de propriété est ruineuse pour les personnes âgées, restées seules avec un portefeuille ayant subi plusieurs dévaluations. Il signale que les établissements chargés du service financier des sociétés continuent à exiger le certificat de propriété, même lorsque le notaire chargé de la succession certifie, par une lettre de dévolution, que les titres dont il s'agit font partie des propres de la femme qui les vend. Ils ne sont donc pas touchés par la succession. Il lui demande s'il compte faire en sorte que la formule certificat de propriété, employée par l'article 22 du décret précité, soit entendue au sens large et recouvre toute attestation d'un officier ministériel, quelle que soit la forme employée.

4175. — 30 novembre 1956. — **M. Marcel Hamon** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières:** 1° si en l'absence de bail et la législation sur les loyers n'étant pas applicable aux immeubles construits après 1948, l'évaluation du loyer imposable pour un propriétaire habitant son immeuble peut être revisée chaque année par l'administration des contributions directes, en tenant compte des loyers récemment enregistrés; 2° s'il est normal, et dans l'affirmative, en vertu de quelles dispositions réglementaires, qu'un tel loyer évalué en 1953 par l'administration des contributions directes sur la base des taux de location de l'époque le soit à nouveau en 1956 avec une majoration de 50 p. 100 et avec effet rétroactif sur les revenus déclarés pour 1955.

4176. — 30 novembre 1956. — **M. André Monteil** demande à **M. le ministre des affaires économiques et financières** si un fonctionnaire actuellement bénéficiaire d'un logement de fonctions et admis à faire valoir ses droits à la retraite le 30 septembre 1957, peut bénéficier des dispositions du 3e et dernier alinéa introduit dans l'article 1371 *octies* du code général des impôts par le décret n° 55-566 du 20 mai 1955, droit de 1,50 p. 100, en cas d'acquisition d'un appartement occupé par un tiers, lequel s'engageant à libérer les lieux avant le délai de deux ans prévu par ledit article et le fonctionnaire susvisé s'engageant lui aussi à occuper l'appartement avant ce même délai de deux ans pour ses besoins personnels, étant précisé que ce fonctionnaire logé par nécessité de service ne peut offrir en échange l'appartement de fonctions qu'il occupe.

AGRICULTURE

4177. — 30 novembre 1956. — **M. Pierre Ferrand** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** quelle est l'obligation à l'égard du régime des assurances vieillesse agricoles d'un fonctionnaire âgé de 65 ans (admis à la retraite depuis quatre ans), devenu exploitant agricole. L'affiliation obligatoire qui lui a été imposée est-elle légale ?

4178. — 30 novembre 1956. — **M. Jean Lefranc** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat à l'agriculture** les dispositions de la loi du 12 avril 1941, validée par l'ordonnance du 3 août 1944 concernant la délivrance de la carte professionnelle aux marchands de chevaux. Il lui demande quel a été le nombre de demandes de cartes professionnelles sollicitées chaque année depuis 10 ans et quel a été le nombre de cartes professionnelles accordées pendant la même période.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

4179. — 30 novembre 1956. — **M. Boccagny** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** si une mère de famille âgée de plus de 60 ans, remariée mais abandonnée depuis 9 années par son second mari a droit à la pension complète d'ascendant, son fils étant décédé en déportation.

BUDGET

4180. — 30 novembre 1956. — **M. Juskiewenski** expose à **M. le secrétaire d'Etat au budget** le cas suivant: suivant acte notarié du 6 juin 1922, une cultivatrice a cédé, à titre d'échange, divers immeubles ruraux lui provenant de la succession de sa mère, décédée le 20 février 1919, dont elle était la fille unique et seule héritière, et a reçu en contre-échange divers immeubles ruraux à usage agricole, formant un seul enclos avec bâtiments de ferme et d'une contenance totale de 6 ha 82 a 45 ca. Par suite du développement de la petite ville (700 habitants environ) près de laquelle l'enclos est situé, elle a consenti à vendre, en 1955, quatre lots de 540 mètres carrés chacun, en bordure de la route nationale, après avoir rempli pour ces quatre lots seulement les formalités relatives au lotissement. Aucun autre lotissement de cet enclos n'est actuellement prévu et le surplus est toujours à usage agricole. Il lui demande si l'administration de l'enregistrement est fondée à demander le payement de la taxe sur le chiffre d'affaires sur le prix de vente des quatre lots.

4181. — 30 novembre 1956. — **M. Lucas** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget** si un véhicule utilitaire appartenant à un pensionné d'invalidité dont le taux est égal à 80 p. 100 et qui est titulaire de la carte portant la mention « station debout pénible » peut être exonéré de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur instituée par l'article 1er de la loi du 30 juin 1956; et dans la négative, s'il ne lui apparaîtrait pas équitable d'accorder cette exonération à tous les véhicules possédés par des invalides remplissant les conditions fixées par le décret du 3 septembre 1956 et de ne pas limiter cette exonération aux véhicules de tourisme.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

4182. — 30 novembre 1956. — **M. Courrier** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** si un rappelé, soutien de famille de sa mère et de cinq autres enfants, peut être exempté de servir hors de la métropole, et s'il peut recevoir une affectation rapprochée de son foyer.

4183. — 30 novembre 1956. — **M. Pierre Ferrand** se référant à la réponse faite le 29 septembre 1956 à sa question écrite n° 2960 expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que les faits évoqués eurent lieu à Beirouaghia. Tous les militaires ont eu à payer, plus au moins, l'indemnité de logement, comme il fut déjà signalé. Il lui demande quel usage fut fait des 52 millions, produit de la quête faite sur la voie publique au profit des soldats d'Algérie.

EDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

4184. — 30 novembre 1956. — **M. Le Floch** demande à **M. le ministre d'Etat chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports:** 1° dans un établissement du second degré, une chaire de mathématiques peut-elle être transformée en chaire de sciences physiques en cours d'année scolaire, sans que cette transformation soit portée ultérieurement à la connaissance: *a*) des commissions nationales paritaires; *b*) des professeurs de sciences physiques intéressés; 2° une telle chaire peut-elle être attribuée définitivement à un professeur titulaire de mathématiques: *a*) sans que ce dernier l'ait officiellement demandée; *b*) alors que depuis longtemps un professeur titulaire de sciences physiques est officiellement candidat à une chaire de sciences physiques dans ce même établissement; *c*) alors que dans cet établissement des chaires de mathématiques sont devenues vacantes depuis l'attribution de la chaire de sciences physiques au professeur de mathématiques.

4185. — 30 novembre 1956. — **M. Le Floch** demande à **M. le ministre chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** si la mutation du professeur de mathématiques, occupant une chaire de sciences physiques, dans une chaire de mathématiques du même établissement est impossible du fait que ce professeur ne l'a pas sollicitée, de même, d'ailleurs que lorsqu'il fut nommé dans la chaire de sciences physiques.

4186. — 30 novembre 1956 — **M. Le Floch** demande à **M. le ministre d'Etat chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** si le fait d'avoir enseigné, en service partiel, les sciences physiques crée en faveur d'un professeur de mathématiques une priorité pour l'attribution d'une chaire de sciences physiques sur un professeur de sciences physiques ayant, jusqu'alors, donné satisfaction à l'inspection générale de physique pour son enseignement des sciences physiques dans un autre établissement du second degré.

INDUSTRIE ET COMMERCE

4187. — 30 novembre 1956. — **M. Alduy** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce** quelles sont les mesures qu'il envisage de prendre pour la mise en valeur plus rationnelle des mines de fer des Pyrénées-Orientales par la transformation et la modernisation de leurs équipements et de leurs installations, et de préciser quels sont les crédits immédiatement disponibles, aussi bien que ceux prévus au plan pour l'exploitation de ces mines appelées à jouer un rôle plus important dans la vie économique, tant sur le plan départemental que national.

4188. — 30 novembre 1956. — **M. de Léotard** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'industrie et au commerce:** 1° quelles sont les mesures prises depuis le 25 juillet 1956, date de la nationalisation du canal de Suez, pour que des réserves de fuel, pétrole, essence, etc., soient ordonnées; 2° quelles étaient les possibilités de stockage; 3° dans quelle mesure ces possibilités pouvaient être augmentées par la construction immédiate de réservoirs et de containers; 4° si la dispersion, la protection et le camouflage de ces dits réservoirs a été envisagé; 5° ou si, au contraire, dans ce domaine, il y a lieu de déplorer autant la pénurie matérielle que l'imagination créatrice et prévisionnelle des pouvoirs publics.

JUSTICE

4189. — 30 novembre 1956. — **M. Jean Chamant** rappelle à **M. le ministre d'Etat chargé de la justice** que, depuis le 1er janvier 1956, les actes sous seings privés ne peuvent être publiés que s'ils ont été déposés avec reconnaissance d'écritures au rang des minutes d'un notaire (sauf pour certains échanges); par voie de conséquence, lorsqu'un compromis de vente a été rédigé en la forme S. S. P. et que l'une des parties refuse de régulariser l'acte en la forme authentique, ces conventions ne peuvent, en principe, être publiées et une seconde convention rédigée en la forme authentique et régulièrement publiée, sera préférée à la première convention. Il demande si un compromis de vente rédigé en la forme sous seing privé et contenant la formule suivante: « L'un des exemplaires des présentes sera déposé avec reconnaissance d'écritures au rang des minutes de Me X, notaire à ..., tous pouvoirs dont donnés au porteur de l'un des originaux des présentes pour effectuer ce dépôt quand bon lui semblera, et reconnaître que les signatures et mentions, figurant au bas des présentes, ont bien été écrites par M... vendeur, et par M... acquéreur. », peut valablement être déposé au rang des minutes d'un notaire et être publié au bureau des hypothèques compétent.

4190. — 30 novembre 1956. — **M. Jean Chamant** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de la justice** que, pour rédiger les attestations immobilières après décès, les notaires doivent faire des démarches et recherches, souvent assez longues, pour identifier les immeubles successoraux sur le plan cadastral et établir l'origine de propriété. Le décret du 29 septembre 1953 leur alloue un seul honoraire par rôle, sans pouvoir excéder cinq rôles. Or, bien souvent, à raison des dispositions nouvelles sur la publication hypothécaire, il est indispensable de dresser des attestations de propriété plus longues, surtout lorsqu'il s'agit de parcelles dépendant d'une exploitation agricole non remembrée. Il demande: 1° si les notaires peuvent taxer un nombre de rôles de minutes supplémentaires à 5 rôles lorsqu'il est indiscutable qu'en raison de l'importance de l'affaire il était matériellement impossible de réduire ce nombre de rôles; 2° si, à raison de l'importance des recherches qu'ils ont dû effectuer, les notaires peuvent, en vertu de l'article 4 du décret du 29 septembre 1953, sous réserve de contrôle de la part de leur chambre de discipline et du juge taxateur, taxer les honoraires de vacation en raison du temps passé à ces recherches, et, dans l'affirmative, demande quel est le tarif de ces vacations.

4191. — 30 novembre 1956. — **D. Chamant** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de la justice** que, conformément au décret du 4 janvier 1955 et aux textes postérieurs concernant la réforme hypothécaire, les notaires doivent demander à la direction du cadastre la délivrance d'extraits de la matrice dits « D1 » ou « D3 », préalablement à la rédaction de leurs actes; le délai de délivrance est en principe de 5 jours auxquels il y a lieu d'ajouter éventuellement les délais d'acheminement du courrier. Or, il arrive assez fréquemment que les notaires soient appelés pour rédiger des actes dont l'urgence ne permet pas de satisfaire aux obligations ci-dessus, par exemple dans le cas de donation de biens présents, à l'article de la mort. Il demande si, dans ces conditions, les notaires ont la latitude de refuser de prêter leur ministère, qu'ils sont tenus de prêter en vertu de la loi du 28 ventôse, an II, et si, le cas échéant, les parties auxquelles ce concours a été refusé peuvent exiger une action disciplinaire ou en dommages-intérêts contre le notaire, ou si le notaire peut rédiger l'acte de suite et requérir la délivrance des extraits cadastraux postérieurement à la signature de l'acte. Dans ce cas, quelle doit être l'attitude du conservateur lors de la publication de l'acte.

4192. — 30 novembre 1956. — **M. Chamant** expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** que les notaires sont tenus de se faire présenter une copie de l'acte de naissance des parties à l'acte, ayant moins de trois mois de date, en vue de leur identification, lors de l'accomplissement des formalités hypothécaires. Or, ces copies peuvent être demandées soit au maire, soit au greffier du tribunal, détenteurs de l'un ou de l'autre des exemplaires des registres de l'état civil. La pratique prouve que, assez souvent, les deux exemplaires de l'acte de l'état civil ne sont pas rédigés de façon identique, et qu'il a pu se glisser des erreurs dans l'orthographe des noms patronymiques ou des omissions de prénoms, ce qui est une cause de difficultés lors de l'accomplissement des formalités de publication ou inscription hypothécaire. Il demande comment doivent être résolues ces difficultés.

4193. — 30 novembre 1956. — **M. Chamant** expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** que, malgré la réforme foncière, il est permis de rédiger des actes d'échange d'immeubles ruraux en la forme sous seings privés, d'en faire le dépôt, sans reconnaissance d'écritures, aux minutes d'un notaire en vue de leur publication, et que le dépôt de ces actes donne assez souvent lieu à des difficultés entre les parties et le notaire parce que les prescriptions de la législation relative à la réforme foncière ne sont pas respectées. Il demande: 1° si, dans ce cas, les notaires peuvent refuser de recevoir l'acte de dépôt de ces actes tant que les erreurs n'auront pas été rectifiées ou que les documents nécessaires à la publication n'auront pas été représentés; 2° si les notaires sont civilement responsables des erreurs contenues dans les actes ainsi déposés au rang de leurs minutes, et si, plus spécialement, les signatures portées sur l'acte s. s. p. n'émanent pas réellement de la partie qui y est mentionnée, un délit pénal peut être retenu à l'encontre du notaire ou une peine disciplinaire prononcée contre lui; 3° si pour les actes d'un montant égal ou inférieur à 15.000 F le principe de l'authenticité obligatoire ne serait pas préférable au principe provisoirement admis puisque les honoraires des notaires sont, en ce cas, les mêmes que ceux de l'acte de dépôt.

4194. — 30 novembre 1956. — **M. de Léotard** demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice:** 1° s'il ne conviendrait pas, dans le projet de loi envisagé par le Gouvernement, d'interdire aux fonctionnaires la publication de tout récit se rapportant à leur mission et aux présidents ou avocats généraux de cour ou de Haute Cour, la publication de documents dont ils n'ont pu avoir communication que dans l'exercice de leur mission; 2° si de telles interdictions ne pourront pas être assorties de la saisie des publications, les héritiers ou exécuteurs testamentaires pouvant être considérés comme responsables.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

4195. — 30 novembre 1956. — **M. Notebart** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la santé publique et à la population** quelles mesures il compte prendre pour revaloriser l'indemnité de caisse et de responsabilité des receveurs des hôpitaux psychiatriques autonomes aux mêmes taux que celle des comptables du Trésor et des régies financières.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

4196. — 30 novembre 1956. — **M. André Mercier** (Oise), expose à **M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale** que l'administration des P. T. T. interdit à la déléguée syndicale du personnel de la cantine d'un central télégraphique l'accès à son lieu de travail sous le prétexte que le 13 novembre, répondant à l'appel de la C. G. T., elle a, avec la quasi totalité de ses collègues de travail, participé à une grève, et lui demande les mesures qu'il compte prendre pour faire respecter dans l'établissement visé le droit de grève et la liberté du travail inscrits dans la Constitution ainsi que les droits des délégués du personnel.

REPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ECONOMIQUES ET FINANCIERES

1545 — **M. Boccagny** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** que l'article 121 du code des pensions civiles et militaires relatif aux conditions d'application de l'article 33 de la loi du 7 août 1913 aux ayants cause des militaires de carrière, précise que le mari ou le père devra avoir souscrit un engagement ou rengagement entre le 10 août 1913 et le 6 avril 1923 et avoir été pourvu d'un emploi civil au titre de la législation sur les emplois réservés, mais que, répondant à sa lettre n° 1751/10 Int du 1ᵉʳ juin 1953 relative à la situation de certains des militaires dont il s'agit, qui avaient souscrit un engagement ou rengagement « antérieurement au 10 août 1913, mais ne prenant effet que postérieurement à cette date », le ministère des finances et des affaires économiques, par lettre Pi 1456 du 1ᵉʳ bureau du contentieux général lui a fait connaître « que la date à laquelle un militaire a été lié par un engagement ou rengagement est celle de la date d'effet du contrat et non celle de la souscription de celui-ci »; et lui demande quels seront éventuellement les droits au bénéfice de l'article 33 susvisé des ayants cause d'un ancien militaire de carrière, marié postérieurement à son admission à la retraite militaire proportionnelle, qui avait été cassé de son grade le 28 novembre 1911 par décision du gouverneur militaire de Paris, décision annulée par la suite par arrêt du conseil d'Etat du 20 juin 1913, étant précisé que l'intéressé a souscrit le 24 janvier 1914, par conséquent sous l'empire de la loi du 7 août 1913 un rengagement de trois ans à compter du 12 mars 1912, date à laquelle il était passé dans la réserve à la suite de sa cassation; rappel de la solde, de tous accessoires de solde et indemnités diverses afférentes à son grade lui a été effectué pour la période considérée (dépêche du ministre de la guerre du 13 janvier 1914, n° 105 3/3; qu'enfin l'intéressé a été pourvu, au titre de la législation sur les emplois réservés, d'un emploi aux chemins de fer de l'Etat dont il est retraité depuis le 1ᵉʳ février 1939. (*Question du 3 mai 1956.*)

Réponse. — Le département des finances, saisi de la question posée au secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme, précise que, conformément à l'article L 121 du code des pensions de retraite, qui reproduit les dispositions de l'article 33 de la loi du 7 août 1913 telles qu'elles ont été interprétées par la jurisprudence du conseil d'Etat, le bénéfice de ce texte est réservé aux ayants cause de militaires ayant souscrit un engagement ou rengagement entre le 10 août 1913 et le 6 avril 1923, c'est-à-dire un engagement ou un rengagement prenant effet au cours de la période durant laquelle la loi du 7 août 1913 était en vigueur. Cette condition n'est manifestement pas remplie en ce qui concerne l'intéressé. En effet, si ce dernier, après avoir été cassé de son grade le 28 novembre 1911 par une décision ultérieurement annulée par le conseil d'Etat, a pu souscrire valablement le 24 janvier 1914 un rengagement de trois ans à compter du 12 mars 1912, cette dernière date marque le point de départ du contrat liant juridiquement le militaire au service et peut seule par suite être prise en considération en vue de l'application éventuelle de l'article L 121 du code précité. D'ailleurs, du fait de la reconstitution de carrière consécutive à l'annulation par le conseil d'Etat de la décision disciplinaire, l'intéressé s'est trouvé rétroactivement placé dans la même situation que s'il n'avait jamais fait l'objet d'une sanction et le rengagement autorisé le 24 janvier 1914 doit être réputé intervenu le 12 mars 1912, soit antérieurement à la date d'entrée en vigueur de la loi du 7 août 1913. Pour l'ensemble de ces motifs, ce rengagement ne saurait permettre aux ayants cause de se prévaloir des dispositions de l'article L 121 du code des pensions de retraite afin d'obtenir la rémunération des services militaires dans la pension civile servie par application du règlement de retraite de la Société nationale des chemins de fer français.

3474. — **M. Courrier** expose à **M. le ministre des affaires économiques et financières** que le décret du 5 mai 1956 prévoit que la taxe de 5 p. 100 ne doit plus faire l'objet de versements trimestriels au fur et à mesure de l'encaissement des honoraires médicaux imposables et que cette taxe sera payée globalement au percepteur avant le 1ᵉʳ avril de l'année suivante. Il demande si les médecins ayant, depuis le début de l'année 1956, effectué un ou plusieurs versements trimestriels par ignorance des textes en vigueur peuvent en demander la restitution au percepteur, s'ils ne désirent pas que ces versements soient considérés comme des acomptes. (*Question du 16 octobre 1956.*)

Réponse. — Le décret n° 56-471 du 5 mai 1956 a modifié les modalités de payement du versement forfaitaire de 5 p. 100 sur certaines recettes non commerciales, telles qu'elles avaient été fixées par le décret n° 54-1225 du 7 décembre 1954. Selon le décret du 7 décembre 1954, les contribuables assujettis devaient acquitter le versement dans les quinze premiers jours du trimestre civil suivant celui pendant lequel les recettes avaient été réalisées. En vertu du décret du 5 mai 1956, le versement doit être effectué l'année suivant celle où les recettes ont été perçues, avant le 1ᵉʳ avril. Ces dispositions ont reçu leur première application pour les recettes perçues au cours de l'année 1956: le versement correspondant ne devra être payé qu'en 1957. Si certains contribuables, ignorant les nouvelles dispositions en vigueur, continuent à effectuer en 1956 des versements au titre des recettes de 1956, ces versements viendront en déduction lors du calcul du versement à effectuer en 1957. Mais ces contribuables peuvent, dès qu'ils se sont rendus compte de leur erreur, présenter une demande de dégrèvement à l'administration des contributions directes, elle prononcera des dégrèvements d'office égaux au montant des versements effectués à tort. Les percepteurs procéderont au remboursement.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

3251. — **M. Pranchère** expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que l'article 8 de la loi n° 50-729 du 24 juin 1950 modifiant les dispositions de l'article 8 de la loi n° 48-1251 du 6 août 1948 établissant le statut définitif des déportés et internés de la résistance, stipule: « en ce qui concerne les déportés résistants, le temps passé en détention ou en déportation est compté comme service militaire actif dans la zone de combat dans une unité com-

battante et donne droit: pour la retraite... en matière d'avancement d'échelon, à une majoration égale au double du temps passé en détention ou en déportation jusqu'au jour du rapatriement... ». L'application de ce texte ouvre donc droit, pour un titulaire de la carte du déporté résistant se trouvant dans la situation suivante: période de base: du 26 septembre 1943 au 27 avril 1945, temps de base: 19 mois 2 jours, à une majoration: 19 mois 2 jours × 2 = 38 mois 4 jours, soit 3 ans, 2 mois, 4 jours en matière d'avancement. Or, la direction des études et fabrications d'armement dont dépend le déporté résistant n'entend lui accorder qu'une bonification de 2 ans 7 mois établie comme suit: 1° internement: période de base: du 26 septembre 1943 au 26 avril 1944, temps de base: 7 mois, 1 jour, majoration: 7 mois 1 jour × 1 = 7 mois 1 jour; 2° déportation: période de base: du 27 avril 1944 au 27 avril 1945, temps de base: 1 an 1 jour, majoration: 1 an 1 jour × 2 = 2 ans, 2 jours, bonification totale: 7 mois 1 jour, plus 2 ans 2 jours = 2 ans, 7 mois, 3 jours. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre: 1° pour faire appliquer par ses services les dispositions légales en vigueur concernant les titulaires de la carte de déporté résistant; 2° pour faire rétablir dans la plénitude de ses droits à majoration l'agent de la direction des études et fabrications d'armement visé par la présente question. (*Question du 2 octobre* 1956.)

Réponse. — En liaison avec la direction du budget, les services du ministère de la défense nationale et des forces armées procèdent à un nouvel examen des droits de l'intéressé. La décision prise à ce sujet sera communiquée, dès que possible, à l'auteur de la question.

3431. — M. Bernard Paumier rappelle à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (air)** que l'instruction n° 15644 Ag. P. C. 5 du 20 août 1937 prise en application du décret du 8 janvier 1936 précise en son article 7: « L'ouvrier qui exécute occasionnellement les travaux d'une profession mieux rétribuée que la sienne a droit, pendant la durée de ces travaux au salaire afférent à la profession momentanément exercée à l'échelon où il est classé dans la sienne ». Il lui expose que la direction de l'établissement AA 602, à Romorantin (Loir-et-Cher) n'applique pas cette instruction et que, de ce fait, des ouvriers sont frustrés de leurs droits. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour faire rendre justice aux travailleurs intéressés. (*Question du 10 octobre* 1956.)

Réponse. — Toutes instructions utiles ont été données à la direction de l'entrepôt de l'armée de l'air à Romorantin pour que les ouvriers, employés temporairement dans un poste supérieur à celui qu'ils détiennent normalement, reçoivent la rémunération correspondant à la profession effectivement exercée.

3629. — M. Planchère expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que, dépendant des services de la D. E. F. A. il existe, à Tulle, un groupe de maisons d'habitations, dit cité de Vireviaile où sont logés des ouvriers et employés de la manufacture d'armes de Tulle; que la voirie est dans un état déplorable du fait de l'absence de travaux d'entretien et de réfection; que dernièrement, à l'entrée de la cité, un motocycliste se rendant à son travail a été victime d'un accident grave; que d'autres accidents sont à craindre si des mesures urgentes ne sont pas prises. Il lui demande: 1° quel est le montant des sommes perçues par la manufacture d'armes de Tulle au titre des loyers de la cité Vireviaile; 2° quelle est la part affectée à l'entretien de la cité (habitations et voirie); 3° quelles mesures il compte prendre en vue de faire procéder aux premiers travaux indispensables à la réfection de la voirie de cette cité. (*Question du 23 octobre* 1956.)

Réponse. — 1° Le montant des redevances perçues au titre de l'occupation des logements de la cité de Vireviaile s'élève, pour 1956, à 1.413.548 F, 2° la manufacture nationale d'armes de Tulle ne dispose pas de crédits spéciaux pour l'entretien de cette cité; elle y consacre cependant, chaque année, une somme d'environ 400.000 F prélevée sur ses crédits globaux d'entretien; 3° un projet de lotissements est actuellement à l'étude en liaison avec les services de la ville de Tulle et semble devoir aboutir prochainement. C'est pourquoi les travaux de voirie ne paraissent pas devoir incomber à la manufacture mais à la ville, future bénéficiaire des immeubles de la cité de Vireviaile.

EDUCATION NATIONALE, JEUNESSE ET SPORTS

3492. — M. Paquet demande à **M. le ministre d'Etat chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports,** si un ancien instituteur ayant 25 ans d'ancienneté au 13 avril 1956, en 2° classe depuis le 1er janvier 1952, ayant, à la suite d'une surdité totale préparé le concours de rédacteur sur les conseils de l'inspecteur d'académie, ayant été titularisé à l'échelon le plus bas des rédacteurs (indice 195), peut espérer un reclassement à l'indice égal ou immédiatement supérieur à celui d'instituteur 2° classe. Au cas où ce reclassement serait impossible, peut-il prétendre à sa réintégration dans le corps des instituteurs comme instituteur technicien, dans l'emploi qu'il occupe comme rédacteur à la satisfaction de ses chefs hiérarchiques. (*Question du 16 octobre* 1956.)

Réponse. — Le décret n° 51-766 du 14 juin 1951 portant règlement d'administration publique relatif au statut particulier des secrétaires principaux, secrétaires et rédacteurs de l'administration académique ne permet pas d'envisager le reclassement d'un instituteur qui a subi avec succès les épreuves du concours de rédacteur. Toutefois, l'intéressé pourra bénéficier d'une indemnité différentielle prévue par l'article 2 du décret 47-1457 du 4 août 1947. L'honorable parlementaire est prié de préciser par lettre le cas d'espèce qui a motivé sa question afin qu'il soit examiné avec la plus grande attention.

3681. — M. Gagnaire expose à **M. le ministre d'Etat chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** le cas suivant: un professeur femme de l'enseignement secondaire, enseignant depuis huit ans l'histoire et la géographie dans un lycée de jeunes filles d'Alger, a sollicité, début 1956, sa mutation dans l'académie de Paris. Il est matériellement acquis qu'après les délibérations de juin de la commission paritaire, l'intéressée était la première des candidates à pourvoir l'un des postes laissés vacants dans ladite académie. Or, la commission paritaire dont dépend cette discipline, réunie les 31 août et 1er septembre 1956, informée de ce que le ministre résidant en Algérie désirait que les postes de l'enseignement secondaire soient pourvus au 1er octobre 1956, a cru bon de décider de rejeter systématiquement toute mutation d'Algérie vers la métropole, contrairement à ce qui s'est passé dans toutes les autres disciplines d'enseignement. Les services responsables du ministère ayant entériné les propositions de la commission paritaire, il s'ensuit que les postes qui étaient vacants dans les lycées de jeunes filles d'Orléans, Bourges, Reims, etc., voire en Seine et Seine-et-Oise, ont été attribués à des professeurs débutantes, issues des concours de 1956, ou à des stagiaires (qui, par définition, sont à la disposition de l'Université). Il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour réformer sans délai cette décision qui lèse gravement le professeur en cause, et qui, du fait qu'elle ne vise qu'une catégorie limitée de fonctionnaires, prend un caractère un peu arbitraire, le recours en conseil d'Etat étant une procédure vraiment trop lente dans une telle espèce. (*Question du 25 octobre* 1956.)

Réponse. — Il a été procédé à un examen particulièrement attentif de toutes les demandes de mutation qui auraient été formulées à l'occasion du mouvement du personnel par les professeurs d'histoire et géographie en fonctions dans les divers lycées de jeunes filles d'Alger. De cet examen, il ressort qu'un seul professeur titulaire d'histoire en fonctions au lycée Fromentin à Alger aurait sollicité sa mutation; mais ses vœux étaient strictement limités à Paris et au département de Seine-et-Oise. Or, chaque année, les postes d'enseignement de Paris et de sa banlieue immédiate font l'objet de si nombreuses candidatures qu'en raison du nombre relativent restreint de postes vacants dans cette ville et sa banlieue, les commissions administratives paritaires se trouvent dans l'obligation, pour établir leurs propositions de mutation, de procéder à une sélection très sévère. Dans le cas présent, il s'agissait d'un professeur dont les notes pédagogiques étaient insuffisantes pour lui permettre d'obtenir un poste d'avancement et, comme ses vœux étaient strictement limités à Paris et à sa banlieue immédiate, elle a dû être maintenue au lycée Fromentin à Alger. Si des professeurs débutants ont été nommés à Reims, Orléans, Bourges, c'est parce que ces postes n'avaient fait l'objet d'aucune candidature émanant de professeurs titulaires qualifiés. Aucune demande de mutation de professeurs d'histoire des lycées d'Alger n'avait, notamment, été enregistrée par les établissements scolaires de ces villes. Ceci dit, il convient de rappeler que s'il est procédé au mouvement du personnel dans l'intérêt des professeurs et avec le désir de leur donner satisfaction, il doit aussi, et avant tout, être tenu compte de l'intérêt du service. Or, cette année, les services du ministère ont été saisis de très nombreuses demandes de mutation pour la métropole formulées par des professeurs en fonctions dans les divers établissements scolaires d'Algérie, alors qu'ils étaient, par contre, dépourvus de candidatures pour ces établissements. Dans ces conditions, étant donné la nécessité absolue de ne pas laisser sans professeurs les élèves d'Algérie, il a été demandé aux commissions administratives paritaires compétentes non seulement de proposer la nomination en Algérie d'un nombre important de professeurs débutants (200 environ), mais également de limiter leurs propositions de mutation dans la métropole aux seuls professeurs justifiant de plusieurs années de séjour en Algérie et dont les demandes étaient aussi motivées par de très sérieuses raisons familiales ou de santé. Il y avait là un devoir national auquel ont dû répondre tous les ministères et dont, par conséquent, les universitaires ne pouvaient être dispensés.

3759. — M. Vayron rappelle à **M. le ministre d'Etat chargé de l'Education nationale, de la jeunesse et des sports,** que c'est à leur absolue neutralité politique que les maisons de faculté relevant de son département ministériel par l'intermédiaire du centre national des œuvres en faveur de la jeunesse scolaire et universitaire, doivent le succès de leur œuvre culturelle. Il lui demande si la nomination, au poste de directeur adjoint de l'une d'entre elles, de l'organisateur d'une « conférence étudiante pour l'Algérie libre » est réellement envisagée et si elle lui paraît conforme aux rôles de formation et de documentation assignés à ces organismes. (*Question du 30 octobre* 1956.)

Réponse. — Aucune observation n'a jamais été formulée concernant la neutralité politique des maisons de faculté et de leurs responsables. Par ailleurs, il n'existe pas de poste de « directeur adjoint » de maison de faculté. Ces organismes fonctionnent au

sein du comité parisien des œuvres universitaires et scolaires; ils sont animés par des « délégués de maisons » placés sous l'autorité du secrétaire général du comité parisien; les délégués de maisons sont assistés de rédacteurs ou d'agents administratifs. Ce personnel est nommé par l'administrateur du centre national des œuvres universitaires et scolaires et non par arrêté ministériel. Le texte de la question écrite a été transmis à cette personnalité à toutes fins utiles.

3844. — M. Cogniot demande à **M. le ministre d'Etat, chargé de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports** quelles sont: 1° les intentions précises de l'administration; 2° les perspectives exactes de réalisation en ce qui concerne le transfert de la faculté des sciences de Paris sur l'emplacement actuellement occupé par la Halle aux vins. (*Question du* 6 *novembre* 1956.)

Réponse. — Une convention passée entre la ville de Paris et l'université va permettre à cette dernière de construire immédiatement deux bâtiments en plate forme, au-dessus des caves en bordure du quai Saint-Bernard et de la rue Cuvier. Ces deux bâtiments, de sept étages, recevront les services de scolarité: embryologie, biologie, mathématiques spéciales, physiologie générale, anatomie, zoologie, génétique et toutes les salles d'études et bibliothèques; 2° les premiers marchés concernant les terrassements et la charpente métallique ont été approuvés et les travaux pourront commencer incessamment.

JUSTICE

3711. — M. Bacon expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** les faits suivants: le propriétaire d'un immeuble loué par appartements ayant refusé de donner son accord pour l'installation par un des locataires d'une salle de douches dans une des pièces de l'appartement qu'il occupe (étant précisé que les frais à prévoir aurait été à la charge du locataire), ce dernier a demandé en justice de paix que l'autorisation lui soit accordée, en application de la loi n° 48-1360 du 1er septembre 1948. Le jugement rendu déclare la demande irrecevable, motif pris que les lieux loués ne doivent subir des transformations d'aucune sorte, celles-ci étant contraires aux dispositions du droit commun en matière de louage de choses. Il lui demande: 1° si la loi du 1er septembre 1948 susvisée permet à un locataire, en cas de refus du propriétaire, d'obtenir une autorisation en justice lui donnant la possibilité d'effectuer à ses frais certaines transformations des locaux loués en vue de l'aménagement d'une salle de douches; 2° si le juge peut justifier le refus de cette autorisation en opposant à la loi du 1er septembre 1948 le droit commun en matière de louage de choses qui interdirait toutes transformations dont celles visant à aménager dans une pièce d'habitation un réduit à usage de salle de douches; 3° le propriétaire maintenant son refus et le juge de paix déclarant irrecevable l'autorisation demandée, aux termes de la loi du 1er septembre 1948, quels risques prendrait le locataire qui ferait exécuter à ses frais et sous surveillance d'un architecte les travaux d'aménagement d'une salle de douches conforme aux exigences de l'hygiène et aux conceptions actuelles de l'habitat. (*Question du* 26 *octobre* 1956.)

Réponse. — Il résulte des articles 1728 et 1729 du code civil que le preneur ne peut, en principe, modifier la forme de la chose louée, à moins qu'il ne s'agisse de modifications peu importantes ne pouvant nuire à l'immeuble et faciles à faire disparaître. L'article 72 de la loi du 1er septembre 1948 précise ce principe en ce qui concerne seulement l'installation de l'eau, du gaz, de l'électricité et du téléphone. En cas d'opposition du propriétaire à l'installation d'une salle de bains, il appartient aux tribunaux d'apprécier, sous le contrôle des juridictions d'appel et, le cas échéant, de la cour de cassation, le bien-fondé de cette opposition. Le preneur s'exposerait en cas de refus du tribunal d'autoriser les travaux, à une action en déchéance du droit au maintien dans les lieux pour inexécution de ses obligations.

3877. — M. Toublanc expose à **M. le ministre d'Etat, chargé de la justice,** que, conformément aux dispositions des articles 147 et 158 du code de commerce, le porteur d'une lettre de change peut, en cas de défaillance du tiré accepteur, exercer ses recours contre le tireur et, en obtenant la permission du juge, faire saisir conservatoirement les effets mobiliers du tireur; et demande s'il est dispensé de l'autorisation du juge lorsque, pour obtenir le même résultat, il fait procéder par huissier à une saisie-arrêt entre les mains des tiers sur les sommes et effets appartenant au tireur, en s'appuyant sur l'article 557 du code de procédure civile. (*Question du* 7 *novembre* 1956.)

Réponse. — Aux termes de l'article 557 du code de procédure civile: « Tout créancier peut, en vertu de titres authentiques ou privés, saisir-arrêter entre les mains d'un tiers les sommes et effets appartenant à son débiteur, ou s'opposer à leur remise. » Conformément à ce texte, le porteur de la traite qui, en cas de défaillance du tiré accepteur, exerce son recours contre le tireur, peut exercer une saisie-arrêt entre les mains d'un débiteur de ce dernier, sans autorisation du juge; la lettre de change ainsi que le protêt faute de payement constituent en effet des titres au sens de l'article précité. L'autorisation du juge est, en revanche, nécessaire lorsque le porteur entend pratiquer une saisie conservatoire sur les effets mobiliers du tireur (art. 158 C. Comm.).

POSTES, TELEGRAPHES ET TELEPHONES

4002. — M. André Hugues demande à **M. le secrétaire d'Etat aux postes, télégraphes et téléphones** quel est, dans son administration, le délai réglementaire de conservation des archives. (*Question du* 15 *novembre* 1956.)

Réponse. — En raison des attributions multiples de l'administration des postes, télégraphes et téléphones, les documents gardés dans ses archives sont très nombreux et les délais de conservation extrêmement variables suivant l'importance attachée à chacun de ces documents, aux nécessités du service, aux délais de prescription, etc. Il n'apparaît pas possible d'en faire figurer l'énumération complète au *Journal officiel*. Les services du secrétariat d'Etat se tiennent à la disposition de l'honorable parlementaire pour lui donner toutes indications sur le délai de conservation de documents dont la nature aurait été précisée.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

3895. — M. Bretin demande à **M. le secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale:** 1° si une personne âgée de 70 ans, bénéficiant du régime de retraite d'une grande administration publique, de surcroît pensionnée de la guerre 1914-1918, tenant des comptes particuliers dans une entreprise sans être assujettie à un horaire de présence, ni même à une présence régulière, dont l'activité est rémunérée forfaitairement et qui prétend n'être qu'un comptable ambulant, peut refuser d'être inscrite sur le livre de paye et refuser d'être soumise aux règlement intérieurs de travail dans l'entreprise; 2° à quelles règles de droit l'entreprise doit se référer pour son licenciement éventuel. (*Question du* 8 *novembre* 1956.)

Réponse. — La question posée consiste à savoir si l'intéressé est lié par un contrat de travail dont le critère essentiel réside, d'après la jurisprudence des tribunaux, dans l'existence d'un lien de subordination juridique entre les parties. Dans l'affirmative, la personne considérée doit être inscrite sur le livre de paye: les dispositions du règlement intérieur lui sont applicables. De plus, en cas de licenciement, l'employeur doit observer les prescriptions de l'article 23 du livre Ier du code du travail relatives à la résiliation du contrat de travail à durée indéterminée et, éventuellement, de l'article 10 de l'ordonnance du 24 mai 1945 relative au contrôle de l'emploi. Dans l'hypothèse contraire, la législation du travail n'a pas à lui être appliquée. Les modalités de résiliation du contrat sont laissées à l'entière liberté des parties. Une enquête pourrait être effectuée par l'inspection du travail en vue de rechercher quelle est la situation de l'intéressé, si l'honorable parlementaire donne toutes indications utiles sous le timbre du secrétariat d'Etat au travail et à la sécurité sociale (direction du travail).

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

3411. — M. Lisette expose à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme** que l'aérodrome de Fort-Lamy fut récemment le théâtre d'une collision entre une vache entrée sur la piste et un D. C. 6 U. A. T. qui fut sérieusement endommagé. Il lui demande si, pour éviter de plus graves accidents dans l'avenir, le Gouvernement ne peut envisager une clôture peu coûteuse pour la zone intéressée de l'aéroport. (*Question du* 9 *octobre* 1956.)

Réponse. — La pose d'une clôture sur l'aérodrome de Fort-Lamy est une question dont le service des bases aériennes de l'Afrique équatoriale française n'a pas manqué de reconnaître la nécessité. Dès la fin 1955, un projet en ce sens avait été soumis à la direction des bases aériennes, mais par suite de l'absence de crédits, l'exécution dut en être différée. Le coût de la dépense s'élevait alors à 22 millions de francs métropolitains. Depuis cette époque, la décision prise par l'armée de l'air de réaliser des installations sur l'aérodrome de Fort-Lamy a entraîné des modifications dans les grandes lignes du plan de masse et, de ce fait, un nouveau projet de clôture a été mis à l'étude. Ce deuxième projet nous sera adressé prochainement et son financement par l'armée de l'air et l'aviation civile est envisagé au titre du budget de 1957.

3698 — M. Bretin demande à **M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme,** les conditions dans lesquelles il serait possible à un particulier d'obtenir de chaque préfecture la liste des titulaires de cartes grises de tracteurs agricoles d'une part et, d'autre part, la liste des titulaires de numéros d'immatriculation de tracteurs agricoles. Ces listes sont elles confidentielles ou peuvent-elles être communiquées au public. (*Question du* 26 *octobre* 1956.)

Réponse. — Les renseignements concernant l'identité et l'adresse des propriétaires ainsi que les caractéristiques des véhicules soumis à l'immatriculation, et en particulier des tracteurs agricoles ne doivent pas être communiqués au public. Seules peuvent obtenir ces renseignements, en dehors des administrations ou services publics, les compagnies d'assurances agréées par M. le ministre des finances et des affaires économiques pour pratiquer l'assurance automobile, sous la réserve expresse que la demande soit motivée par la recherche de réparations consécutives à un accident de la circulation.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

2e séance du vendredi 30 novembre 1956.

SCRUTIN (N° 323)

Sur les crédits du titre III de la loi de finances pour 1957 (Travaux publics I. — Etat C).

Nombre des votants.............................. 572
Majorité absolue.................................. 287

Pour l'adoption.............................. 383
Contre.. 189

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abelin.
Alduy.
Alliot.
André (Adrien), Vienne.
André (Pierre), Meurthe-et-Moselle.
Angibault.
Anthonioz.
Antier.
Anxionnaz.
Apithy.
Arabi El Goni.
Arbeltier.
Arbogast.
Arnal (Frank).
Arrighi (Pascal).
Aubame.
Auban (Achille).
Babet (Raphaël).
Bacon.
Badie.
Bailliencourt (de).
Balestreri.
Barennes.
Barrachin.
Barrot (Noël).
Barry Diawadou.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Beauguitte (André).
Bégouin (André), Charente-Maritime.
Bégouin (Lucien), Seine-et-Marne.
Bénard, Oise.
Bergasse.
Berthet.
Bettencourt.
Bidault (Georges).
Billères.
Binot.
Bocoum Barèma Kissorou.
Boisdé (Raymond).
Boni Nazi.
Bonnaire.
Edouard Bonnefous.
Bonnet (Christian), Morbihan.
Bonnet (Georges), Dordogne.
Boscary-Monsservin.
Bouhey (Jean).
Bourgeois.
Bourgès-Maunoury.
Bouxom.
Brard.
Bricout.
Briffod.
Brocas.
Bruelle.
Brusset (Max).
Buron.
Cadic.
Caillavet.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Cassagne.
Catoire.
Cayeux (Jean).
Chaban-Delmas.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Chatelain.
Chatenay.
Chauvet.
Cheikh (Mohamed Saïd).
Chevigné (Pierre de).
Chevigny (de).
Christiaens.
Coirre.
Colin (André).
Condat-Mahaman.
Conombo.
Conte (Arthur).
Cormier.
Corniglion-Molinier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Couinaud.
Coulibaly Ouezzin.
Coulon.
Courant.
Coutant (Robert).
Crouan.
Crouzier (Jean).
Cupfer.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Darou.
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes
Defferre.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Dejean.
Delabre.
Delachenal.
Denvers.
Depreux.
Desouches.
Desson (Guy).
Devinat.
Dia (Mamadou).
Diallo Saïfoulaye.
Dicko (Hammadoun).
Dides.
Mlle Dienesch.
Diori Hamani.
Dixmier.
Dorey.
Douala.
Doutrellot.
Dronne.
Ducos.
Dumas (Roland).
Dumortier.
Dupraz (Joannès).
Duquesne.
Durbet.
Durroux.
Duveau.
Engel.
Evrard.
Faggianelli.
Faraud.
Fauchon.
Faure (Edgar), Jura.
Faure (Maurice), Lot.
Febvay.
Félice (de).
Félix-Tchicaya.
Féron.
Ferrand (Joseph), Morbihan.
Ferrand (Pierre), Creuse.
Fourcade (Jacques).
François-Bénard, Hautes-Alpes.
Frédéric-Dupont.
Gabelle.
Gaborit.
Gagnaire.
Gaillard (Félix).
Gaillemin.
Galy-Gasparrou.
Garat (Joseph).
Garet (Pierre).
Gautier-Chaumet.
Gavini.
Gazier
Georges (Maurice).
Gernez.
Giacobbi.
Giscard d'Estaing.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Goussu.
Gozard (Gilles).
Grandin.
Grunitzky.
Guibert.
Guille.
Guillou (Pierre).
Guislain.
Guissou (Henri).
Guitton (Antoine), Vendée.
Guitton (Jean), Loire-Inférieure.
Guyon (Jean-Raymond).
Halbout.
Hénault.
Henneguelle.
Hernu.
Hersant.
Houphouet-Boigny.
Hovnanian.
Huel (Robert-Henry).
Hugues (André), Seine.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Ihuel.
Isorni.
Jacquet (Michel).
Jaquet (Gérard).
Jarrosson.
Jean-Moreau.
Joubert.
July.
Juskiewenski.
Juvenal (Max).
Keita (Modibo).
Kir.
Klock.
Kœnig.
Laborbe.
Lacaze (Henri).
La Chambre (Guy).
Lacoste.
Lafay (Bernard).
Laforest.
Lainé (Jean), Eure.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Laniel (Joseph).
Lapie (Pierre-Olivier).
Larue (Tony), Seine-Maritime.
Laurens (Camille).
Le Bail.
Leclercq.
Lecœur.
Lecourt.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine).
Le Floch.
Lefranc (Jean), Pas-de-Calais.
Legendre.
Lejeune (Max).
Lemaire.
Mme Lempereur.
Léotard (de).
Le Strat.
Levindrey.
Lipkowski (Jean de).
Liquard.
Lisette.
Loustau.
Louvel.
Lucas.
Lussy (Charles).
Lux.
Mabrut.
Maga (Hubert).
Mahamoud Harbi.
Mailhe.
Malbrant.
Manceau (Bernard), Maine-et-Loire.
Mao (Hervé).
Marcellin.
Margueritte (Charles).
Marie (André).
Maroselli.
Martin (Gilbert), Eure.
Masse.
Masson (Jean).
Maurice-Bokanowski.
Mayer (Daniel).
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Mbida.
Médecin.
Méhaignerie.
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Mérigonde.
Métayer (Pierre).
Meunier (Jean), Indre-et-Loire.
Michaud (Louis).
Mignot.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Mollet (Guy).
Mondon, Moselle.
Monin.
Monnerville (Pierre).
Montalat.
Monteil (André).
Montel (Eugène), Haute-Garonne.
Montel (Pierre), Rhône.
Morève.
Morice (André).
Moustier (de).
Moynet.
Mutter (André).
Naegelen (Marcel-Edmond).
Naudet.
Nicolas (Lucien), Vosges.
Ninine.
Nisse.
Notebart.
Oopa Pouvanaa.
Ortlieb.
Orvoen.
Ouedraogo Kango.
Palmero.
Panier.
Paquet.
Parmentier.
Pebellier (Eugène).
Pelleray.
Perroy.
Petit (Guy).
Pflimlin.
Pianta.
Pierrebourg (de).
Piette.
Pinay.
Pineau.
Pinvidic.
Plantevin.
Plantier.
Pleven (René).
Poirot.
Prigent (Tanguy).
Priou.
Prisset.
Provo.
Puy.
Queuille (Henri).
Quinson.
Raingeard.
Rakotovelo.
Ramadier (Paul).
Ramel.
Ramonet.
Raymond-Laurent.
Regaudie.
Reille-Soult.
Révillon (Tony).
Reynaud (Paul).
Ribeyre (Paul).
Rincent.
Ritter.
Roclore.
Rolland.
Rousseau.
Sagnol.
Salliard du Rivault.
Sauvage.
Savary.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Segelle.
Seitlinger.
Sekou Touré.
Senghor.
Sesmaisons (de).
Sidi el Mokhtar.
Simonnet.
Sissoko Fily Dabo.
Soulié (Michel).
Souquès (Pierre).
Sourbet.
Soustelle.
Teitgen (Pierre-Henri).
Temple.
Thebault (Henri).
Thibault (Edouard), Gard.
Thiriet.
Thomas (Eugène).
Thoral.
Tinguy (de).
Tirolien.
Titeux.
Tixier-Vignancour.
Toublanc.
Trémolet de Villers.
Trémouilhe.
Triboulet.
Tsiranana.
Tubach.
Turc (Jean).
Ulrich.
Vals (Francis).
Vassor.
Vayron (Philippe).
Verdier.
Véry (Emmanuel).
Viallet.
Viatte.
Vigier.
Vignard.
Villard (Jean).
Vitter (Pierre).
Wasmer.

Ont voté contre :

MM.
Alloin.
Ansart.
Astier de La Vigerie (d').
Ballanger (Robert).
Barbot (Marcel).
Barel (Virgile).
Barthélemy.
Bartolini.
Benoist (Charles).
Benoit (Alcide).
Berrang.
Berthommier.
Besset.
Billat.
Billoux.
Bissol.
Blondeau.
Boccagny.
Boisseau.
Bône.
Bonte (Florimond).
Bouloux.
Bourbon.
Bourel.
Mme Boutard.
Boutavant.
Bouyer.
Bretin.
Cachin (Marcel).
Cagne.
Calas.
Cance.
Cartier (Marius), Haute-Marne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambeiron.
Charles (Pierre).
Chêne.
Cherrier.
Cogniot.
Coquel.
Cordillot.
Cot (Pierre).
Courrier.
Couturaud.
Cristofol.
Cuicci.
Damasio.
Davoust.
Defrance.
Demusois.
Denis (Alphonse).
Diat (Jean).
Dreyfus-Schmidt.
Duclos (Jacques).
Dufour.
Dupont (Louis).
Duprat (Gérard).
Dupuy (Marc).
Mme Duvernois.
Mme Estachy.
Eudier.
Fajon (Etienne).
Fourvel.
Mme Gabriel-Péri.
Mme Galicier.
Garaudy.
Garnier.

Gaumont.
Gaulier (André).
Gayrard.
Girard.
Girardot.
Gosnat.
Goudoux.
Mme Grappe.
Gravoille.
Grenier (Fernand).
Mme Guérin (Rose).
Guyot (Raymond).
Hamon (Marcel).
Helluin (Georges).
Houdremont.
Icher.
Jourd'hui.
Juge.
Julian (Gaston).
Juliard (Georges).
Kriegel-Valrimont.
Lainé (Raymond), Cher.
Lambert (Lucien).
Lamps.
Lareppe.
Larue (Raymond), Vienne.
Le Caroff.
Lefranc (Raymond), Aisne.
Legagneux.
Léger.
Lenormand (André), Calvados.
Leroy.
Lespiau.
Letoquart.
Liante.
Luciani.
Malleret-Joinville.
Manceau (Robert), Sarthe.
Mancey (André).
Mariat (René).
Marin (Fernand).
Marrane.
Martel (Henri).
Mlle Marzin.
Maton.
Mercier (André), Oise.
Merle.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Michel.
Midol.
Mondon (Raymond), Réunion.
Monnier.
Mora.
Mouton.
Mudry.
Musmeaux.
Nerzic.
Nicolas (Maurice), Seine.
Noël (Marcel).
Pagès.
Parrot.
Paul (Gabriel).
Paulin.
Paumier (Bernard).
Pelat.
Pelissou.
Penven.
Perche.
Peron (Yves).
Pesquet.
Pierrard.
Pirot.
Plaisance.
Pommier (Pierre).
Pourtalet.
Pranchère.
Mme Prin.
Privat.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Ranoux.
Renard (Adrien).
Réoyo.
Reynès (Alfred).
Mme Reyraud.
Rieu.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Roquefort.
Roucaute (Gabriel), Gard.
Roucaute (Roger), Ardèche.
Ruf (Joannès).
Ruffe (Hubert).
Mlle Rumeau.
Salvetat.
Sauer.
Savard.
Scheider.
Soury.
Tamarelle.
Teulé.
Thamier.
Thibaud (Marcel), Loire.
Thorez (Maurice).
Tourné.
Tourtaud.
Tricart.
Tys.
Vahé.
Mme Vaillant-Couturier.
Vallin.
Varvier.
Vaugelade.
Védrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Villon (Pierre).
Vuillien.

Se sont abstenus volontairement :

MM.
Bichet (Robert).
Fontanet.
Jégorel.
Penoy.
Schaff.
Schmitt (Albert).

N'ont pas pris part au vote :

MM. Boganda et Dorgères d'Halluin.

N'a pas pris part au vote
(en application de l'article 107 du règlement):

M. Ramette.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Béné (Maurice).
Besson (Robert).
Clostermann.
Démarquet.
Jacquinot (Louis).
Lenormand (Maurice), Nouvelle-Calédonie.
Le Pen.
Meck.
Rey.
Sanglier.
Schumann (Maurice), Nord.

N'ont pas pris part au vote :

M. André Le Troquer, président de l'Assemblée nationale.

M. Edouard Herriot, président d'honneur de l'Assemblée nationale.

M. Bruyneel, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants	584
Majorité absolue	293
Pour l'adoption	392
Contre	192

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la 1re séance du 28 novembre 1956.*

Dans le scrutin n° 319 sur les crédits du titre III du projet de budget des charges communes pour 1957, c'est par suite d'une erreur typographique que les noms de MM. Regaudie et Reille-Soult ne figurent dans aucune rubrique. En réalité, ces députés avaient déposé dans l'urne un bulletin « blanc » et leur nom doit être rétabli dans la liste des députés ayant voté « pour ».

Ce numéro comporte le compte rendu des deux séances du vendredi 30 novembre 1956.

1re séance: page 5317. — 2e séance: page 5345.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.